



AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

AON wewn. 5062/98

Pplk dr inż. Ryszard SZPYRA

ZADANIA SIŁ POWIETRZNYCH W ŚWIETLE NOWEJ STRATEGII NATO



51166

WARSZAWA

1998

AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ
WYDZIAŁ WOJSK LOTNICZYCH I OBRONY POWIETRZNEJ

AON wewn. 5062/98

Ppłk dr inż. Ryszard SZPYRA

**ZADANIA SIŁ POWIETRZNYCH
W ŚWIETLE NOWEJ STRATEGII NATO**



WSTĘP

„Możliwości współczesnych sił powietrznych przewyższają możliwości wojsk lądowych. Siły powietrzne są, i przez wiele kolejnych lat będą równym partnerem pozostałych rodzajów sił zbrojnych. W niektórych przypadkach siły powietrzne będą wspierać uderzenia wojsk lądowych lub morskich, a w innych role te będą odwrócone, tak jak miało to miejsce w czasie konfliktu w Zatoce Perskiej.

Nie ma powodu, aby nie doceniać działań lądowych lub morskich, ale należałoby tutaj podkreślić, że siły powietrzne mają dużo większe możliwości niż udział w działaniach połączonych. Właściwie użyte mogą prowadzić działania niezależne od wojsk lądowych, a ponadto, co jest niezwykle istotne, mogą brać udział w działaniach strategicznych. Aktualnie siły powietrzne mogą osłabiać wolę walki przeciwnika i jego możliwości prowadzenia wojny. Powstrzymując i niszcząc siły powietrzne nieprzyjaciela, atakując je zarówno w powietrzu, jak i na ziemi uzyskuje się znaczące zwiększenie możliwości innych działań operacyjnych. Siły powietrzne mogą rozpocząć działania na samym początku starcia zapobiegając przed ewentualną agresją powietrzną lub przed ewentualnym użyciem wojsk lądowych¹”.

Znaczenie lotnictwa w NATO systematycznie wzrasta. Tym bardziej rośnie rola całych sił powietrznych. Warto więc spojrzeć na podstawowe założenia doktryny powietrznej NATO. Pamiętać jednak należy, że doktryna ta podobnie jak cały sojusz podlega głębokim zmianom. Wkrótce obowiązywać już będzie nowa doktryna operacyjna NATO w postaci AJP-1(A) oraz również nowa doktryna powietrzna AJP-3.3, która zastąpi obecną ATP 33(B). Równoległe z nimi opracowuje się bardziej szczegółowe rozwinięcia AJP-3.3. By jednak za nimi podążać należy poznać stan wyjściowy. Niniejsze opracowanie zawiera podstawowe założenia dotychczasowej doktryny powietrznej NATO z zarysem kierunków zmian i opiera się głównie na: „Tactical Doctrine ATP 33(B)” oraz „Allied Joint Operations Doctrine AJP-1(A)” a także na treściach przekazywanych przez oficerów Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego w czasie szkoleń i spotkań.

¹ Fragment przemówienia otwierającego konferencję „Air Power” wygłoszonego przez Marszałka Lotnictwa SIR MICHAELA GRAYDONA Szefa Sztabu Sił Powietrznych Zjednoczonego Królestwa 11 lutego 1993 r.

NOWA STRATEGIA NATO

1.1. Geneza obecnej Koncepcji Strategicznej Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego

W lipcu 1990 roku w czasie szczytu w Londynie, 16 członków Sojuszu Północnoatlantyckiego przyjęło Deklarację Londyńską, w której wskazano na potrzebę opracowania całkowicie nowej koncepcji strategicznej NATO, która uwzględniłaby nową sytuację w środowisku bezpieczeństwa jaka wytworzyła się w Europie po 1989 roku. Miałaby ona zastąpić poprzedni dokument określający dotychczasową, nie przystającą do nowych realiów bezpieczeństwa europejskiego, strategię Sojuszu, znany jako MC 14/3, bądź „flexible response” z 1967 roku. Nowa Koncepcja Strategiczna Sojuszu została ostatecznie przyjęta w czasie posiedzenia Rady Północnoatlantyckiego szczytu na szczepku szefów państw i rządów, w Rzymie 8 listopada 1991 roku.

1.1.1. Struktura i treść dokumentu

Koncepcja Strategiczna Sojuszu składa się z preambuły i pięciu części.

W części pierwszej „Kontekst strategiczny” (The Strategic Context) określono nowe środowisko strategiczne na kontynencie, wskazując przede wszystkim na całkowicie zmienioną sytuację polityczną w Europie Środkowo – Wschodniej po 1989r., a także na wzmocnienie wymiaru bezpieczeństwa w procesie integracji europejskiej, postęp w kontroli zbrojeń, znaczenie Traktatu CFE oraz nowe możliwości współpracy na kontynencie w ramach KBWE. Zdefiniowano także nowe wyzwania i zagrożenia dla bezpieczeństwa. Uznano, iż zanikła groźba zmasowanego ataku na państwa – członków Sojuszu. Dostrzeżono nowe zagrożenia – konflikty lub wojny o zasięgu lokalnym, występujące poza regionem NATO, trudne do przewidzenia, bieżącej obserwacji i kontroli.

W części drugiej „Cele i funkcje Sojuszu w sferze bezpieczeństwa” (Alliance Objectives and Security Functions) określono cel, istotę i podstawowe zadania Paktu Północnoatlantyckiego. Podkreślono, iż zapewnienie wolności i bezpieczeństwa wszystkim państwom członkowskim środkami politycznymi i wojskowymi zgodnie z zasadami Karty Narodów Zjednoczonych pozostaje podstawowym i niezmiennym ce-

lem Sojuszu. Stabilność na kontynencie jest możliwa dzięki poczuciu równego bezpieczeństwa państw sojuszniczych – bez względu na różnice uwarunkowań czy nierówności narodowych potencjałów wojskowych, a także dzięki więzi transatlantyckiej, trwale wiążącej bezpieczeństwo Ameryki Północnej z bezpieczeństwem Europy. Aby osiągnąć swój zasadniczy cel, Sojusz spełnia cztery podstawowe zadania w dziedzinie bezpieczeństwa:

- zapewnia jedną z niezbędnych podstaw stabilnych warunków bezpieczeństwa w Europie opartego na umacnianiu instytucji demokratycznych i przywiązaniu do pokojowego rozwiązywania sporów;
- służy jako transatlantyckie forum konsultacji Sojuszników we wszelkich kwestiach dotyczących ich żywotnych interesów, oraz jako forum koordynacji wspólnych wysiłków w tym zakresie;
- pełni funkcje odstraszania wobec groźby agresji oraz obrony przed atakiem na terytorium któregośkolwiek z członków;
- utrzymuje równowagę strategiczną w Europie.

Część trzecia „Szerokie podejście do problemu bezpieczeństwa” (A Broad Approach To Security) określa środki jakimi Sojusz będzie realizował swoje podstawowe cele. Zwrócono uwagę, iż dzięki przemianom zapoczątkowanym w 1989 roku szanse na osiągnięcie celów środkami pokojowymi stały się większe niż kiedykolwiek. Wskazano na trzy wzajemnie wspierające się elementy polityki bezpieczeństwa NATO – dialog, współpracę oraz utrzymywanie zdolności do obrony zbiorowej. Znalazło się tu także niezwykle istotne stwierdzenie, iż bezpieczeństwo Sojuszu jest nierozdzielnie związane z bezpieczeństwem wszystkich pozostałych państw. Dzięki nowym możliwościom prowadzenia dialogu i współpracy, przede wszystkim z państwami wschodnioeuropejskimi, NATO uzyskało szansę bliższego poznania i wzajemnego zrozumienia interesów bezpieczeństwa, a także zwiększenia przejrzystości i przewidywalności w sprawach bezpieczeństwa.

Przyznano także, iż potencjał dialogu i współpracy w Europie powinien zostać w pełni rozwinięty w celu rozwiązywania i zapobiegania kryzysom. Szczególną rolę powinna tu odegrać bliższa współpraca Sojuszu z KBWE, ONZ, Unią Europejską i Unią Zachodnioeuropejską. Dostrzeżono potrzebę szerokiego rozwoju środków kryzy-

sowych – politycznych i wojskowych m.in. operacji typu „crisis management i conflict prevention”. Równocześnie podkreśla aktualność podstawowych zasad kolektywnej obrony, zachowanie potencjału obronnego Sojuszu i zasady solidarności.

W części czwartej „Wytyczne dla obrony” (Guidelines for Defence) przedstawiono podstawowe zasady strategii Sojuszu – **obronny charakter Sojuszu, niepodzielność bezpieczeństwa wszystkich sojuszników, zintegrowana struktura militarna, utrzymanie w Europie zredukowanych sił konwencjonalnych i nuklearnych**. Wytyczne dla obrony stały się podstawą do rozpoczęcia zmian w strukturze sił zbrojnych NATO. **Zapowiedziano dalszą redukcję sił zbrojnych i ich gotowości, zwiększenie ich mobilności i zdolności do szybkiego reagowania w sytuacjach kryzysowych**. Podkreślono ich wielonarodowość. Zdecydowano również o odejściu od koncepcji obrony na wysuniętych rubieżach i przyjęciu koncepcji o obecności na wysuniętym przedpolu. W części tej przedstawiono także podstawowe cele i zadania sojuszniczych sił nuklearnych podkreślając ich podstawowych, polityczny cel zachowanie pokoju, zapobieżenie przymusowi oraz każdemu rodzajowi wojny.

We „wnioskach” (Conclusion) – ostatniej części strategii stwierdzono, iż Sojusz będzie zapewniać bezpieczeństwo utrzymując najniższy możliwy poziom sił zbrojnych. Wskazano też na elastyczność koncepcji, co ma ułatwić dostosowywanie się Sojuszu do dalszych zmian w środowisku geostrategicznym, a także na jej rolę w dalszym reformowaniu polityki obronnej koncepcji operacyjnych oraz struktur sił Sojuszu.

1.1.2. Dokumenty uszczegółowiające Koncepcję Strategiczną

Podstawowy dokument określający wojskowe implikacje Koncepcji Strategicznej został opracowany bezpośrednio po jej przyjęciu przez władze wojskowe NATO. Obecnie obowiązuje on w wersji uaktualnionej w połowie 1996 roku jako MC 400/1 – Dyrektywa dla wojskowej implementacji Koncepcji Strategicznej Sojuszu (Directive for Military Implementation of Alliance Strategic Concept). Dokument ten ma charakter niejawnny.

W NATO obowiązuje ponadto cały szereg szczegółowych dokumentów rozwijających poszczególne wojskowe elementy Koncepcji Strategicznej oraz MC 400/1.

lem Sojuszu. Stabilność na kontynencie jest możliwa dzięki poczuciu równego bezpieczeństwa państw sojuszniczych – bez względu na różnice uwarunkowań czy nierówności narodowych potencjałów wojskowych, a także dzięki więzi transatlantyckiej, trwale wiążącej bezpieczeństwo Ameryki Północnej z bezpieczeństwem Europy. Aby osiągnąć swój zasadniczy cel, Sojusz spełnia cztery podstawowe zadania w dziedzinie bezpieczeństwa:

- zapewnia jedną z niezbędnych podstaw stabilnych warunków bezpieczeństwa w Europie opartego na umacnianiu instytucji demokratycznych i przywiązaniu do pokojowego rozwiązywania sporów;
- służy jako transatlantyckie forum konsultacji Sojuszników we wszelkich kwestiach dotyczących ich żywotnych interesów, oraz jako forum koordynacji wspólnych wysiłków w tym zakresie;
- pełni funkcje odstraszania wobec groźby agresji oraz obrony przed atakiem na terytorium któregokolwiek z członków;
- utrzymuje równowagę strategiczną w Europie.

Część trzecia „Szerokie podejście do problemu bezpieczeństwa” (A Broad Approach To Security) określa środki jakimi Sojusz będzie realizował swoje podstawowe cele. Zwrócono uwagę, iż dzięki przemianom zapoczątkowanym w 1989 roku szanse na osiągnięcie celów środkami pokojowymi stały się większe niż kiedykolwiek. Wskazano na trzy wzajemnie wspierające się elementy polityki bezpieczeństwa NATO – dialog, współpracę oraz utrzymywanie zdolności do obrony zbiorowej. Znalazło się tu także niezwykle istotne stwierdzenie, iż bezpieczeństwo Sojuszu jest nierozdzielnie związane z bezpieczeństwem wszystkich pozostałych państw. Dzięki nowym możliwościom prowadzenia dialogu i współpracy, przede wszystkim z państwami wschodnioeuropejskimi, NATO uzyskało szansę bliższego poznania i wzajemnego zrozumienia interesów bezpieczeństwa, a także zwiększenia przejrzystości i przewidywalności w sprawach bezpieczeństwa.

Przyznano także, iż potencjał dialogu i współpracy w Europie powinien zostać w pełni rozwinięty w celu rozwiązywania i zapobiegania kryzysom. Szczególną rolę powinna tu odegrać bliższa współpraca Sojuszu z KBWE, ONZ, Unią Europejską i Unią Zachodnioeuropejską. Dostrzeżono potrzebę szerokiego rozwoju środków kryzy-

sowych – politycznych i wojskowych m.in. operacji typu „crisis management i conflict prevention”. Równocześnie podkreśla aktualność podstawowych zasad kolektywnej obrony, zachowanie potencjału obronnego Sojuszu i zasady solidarności.

W części czwartej „Wytyczne dla obrony” (Guidelines for Defence) przedstawiono podstawowe zasady strategii Sojuszu – **obronny charakter Sojuszu, niepodzielność bezpieczeństwa wszystkich sojuszników, zintegrowana struktura militarna, utrzymanie w Europie zredukowanych sił konwencjonalnych i nuklearnych**. Wytyczne dla obrony stały się podstawą do rozpoczęcia zmian w strukturze sił zbrojnych NATO. **Zapowiedziano dalszą redukcję sił zbrojnych i ich gotowości, zwiększenie ich mobilności i zdolności do szybkiego reagowania w sytuacjach kryzysowych**. Podkreślono ich wielonarodowość. Zdecydowano również o odejściu od koncepcji obrony na wysuniętych rubieżach i przyjęciu koncepcji o obecności na wysuniętym przedpolu. W części tej przedstawiono także podstawowe cele i zadania sojuszniczych sił nuklearnych podkreślając ich podstawowych, polityczny cel zachowanie pokoju, zapobieżenie przymusowi oraz każdemu rodzajowi wojny.

We „wnioskach” (Conclusion) – ostatniej części strategii stwierdzono, iż Sojusz będzie zapewniać bezpieczeństwo utrzymując najniższy możliwy poziom sił zbrojnych. Wskazano też na elastyczność koncepcji, co ma ułatwić dostosowywanie się Sojuszu do dalszych zmian w środowisku geostrategicznym, a także na jej rolę w dalszym reformowaniu polityki obronnej koncepcji operacyjnych oraz struktur sił Sojuszu.

1.1.2. Dokumenty uszczegółowiające Koncepcję Strategiczną

Podstawowy dokument określający wojskowe implikacje Koncepcji Strategicznej został opracowany bezpośrednio po jej przyjęciu przez władze wojskowe NATO. Obecnie obowiązuje on w wersji uaktualnionej w połowie 1996 roku jako MC 400/1 – Dyrektywa dla wojskowej implementacji Koncepcji Strategicznej Sojuszu (Directive for Military Implementation of Alliance Strategic Concept). Dokument ten ma charakter niejawnny.

W NATO obowiązuje ponadto cały szereg szczegółowych dokumentów rozwijających poszczególne wojskowe elementy Koncepcji Strategicznej oraz MC 400/1.

Dla bieżącej realizacji szczególne znaczenie mają wydawane co dwa lata Wytoczne Ministerialne stanowiące koncepcyjną podstawę dla sojuszniczego planowania obronnego. Są one kluczową polityczną dyrektywą, zatwierdzaną przez ministrów obrony państw NATO, która określa ogólną politykę planowania sił dla członków Sojuszu. Obejmują także takie istotne dla NATO sprawy, jak: proliferacja, „crisis management”, „peacekeeping” i program „Partnerstwo dla Pokoju”.

Od przyjęcia Koncepcji Strategicznej, NATO – jego struktury i polityka podlegały dynamicznej ewolucji. Szybko zmieniały się też uwarunkowania funkcjonowania Sojuszu, tj. środowisko bezpieczeństwa w Europie. W sumie po 1991 roku w kolejnych deklaracjach i komunikatach NATO zawarło cały szereg nowych elementów rozwijających zapisy z Koncepcji Strategicznej, ale też w wielu miejscach wykraczający poza nie. W efekcie można uznać, że istnieje swego rodzaju *acquis* strategii NATO, na które poza Koncepcją Strategiczną składają się przede wszystkim zapisy z:

- Deklaracji ministerialnych Rady Północnoatlantyckiej z Oslo, 4 czerwca 1992 roku oraz z Brukseli 17 grudnia 1992 roku. **W tych dokumentach uzgodniono gotowość do warunkowego i indywidualnego wsparcia przez NATO operacji pokojowych KBWE i ONZ.**
- Deklaracji ze Szczytu państw NATO w Brukseli z 11 stycznia 1994 roku, w której przyjęto program „Partnerstwo dla Pokoju” i zaproszono do udziału w nim partnerów z NACC i KBWE. Udzielono w niej też poparcia dla **nowej koncepcji powołania Wielonarodowych Sił do Zadań Specjalnych** i sformułowania kierunków jej przyszłego rozwoju. W deklaracji zapisano także, iż należy przystosować polityczne i wojskowe procedury NATO do bardziej skutecznej i elastycznej realizacji zadań Sojuszu, w tym operacji pokojowych, a także do poprawy współpracy z UZE i uwzględnienia powstającej Europejskiej Tożsamości w dziedzinie Bezpieczeństwa i Obrony. Potwierdzono także otwarcie Sojuszu na przyjęcie innych państw europejskich.
- Studium o rozszerzeniu NATO z września 1995 roku, w którym przedstawiono podstawowe zasady rozszerzenia oraz kryteria jakie państwa ubiegające się o przyjęcie do NATO winny spełnić zanim staną się pełnoprawnymi członkami Sojuszu.

- Komunikatu końcowego ze spotkania ministerialnego Rady Północnoatlantycznej w Berlinie, 3 czerwca 1996 roku. Znalazło się w nim stwierdzenie, iż NATO będzie integralną częścią powstającej, szerokiej europejskiej struktury bezpieczeństwa. W komunikacie potwierdzono także **osiągnięte porozumienie na temat polityczno – wojskowych ram realizacji koncepcji CJTF.**
- Komunikatu końcowego ze spotkania Rady Północnoatlantycznej w Brukseli z 10 grudnia 1996 roku. Zdecydowano, iż rozszerzenie Sojuszu nie będzie wymagało zmian w dotychczasowym kształcie sił nuklearnych, a zatem państwa NATO nie zamierzają i nie widzą powodów do rozmieszczenia broni nuklearnej na terytoriach nowych członków, ani do zmian poziomu sił nuklearnych i polityki nuklearnej.
- Komunikatu końcowego ze spotkania Rady Północnoatlantycznej w Brukseli z 14 marca 1997 roku, w którym zapisano, iż w obecnym i przewidywalnym środowisku bezpieczeństwa **Sojusz będzie prowadził wspólną obronę i inne misje raczej poprzez zapewnienie niezbędnej interoperacyjności, integracji i zdolności wzmocnienia niż poprzez dodatkowe, stałe stacjonowanie znaczących sił bojowych.**
- Aktu Stanowiącego NATO – Rosja podpisanego w Paryżu 27 maja 1997 roku decyzyjnych, oraz Karty o Szczególnym Partnerstwie między NATO i Ukrainą podpisanego w Madrycie 9 lipca 1997 r. Dokumenty te stały się podstawą do wypracowania nowych, zinstytucjonalizowanych form współpracy pomiędzy wymienionymi stronami. Utworzono w ten sposób kolejny element stanowiący szerokie forum konsultacji, dialogu i współpracy polityczno – wojskowej na temat bezpieczeństwa europejskiego.
- Deklaracji ze Szczytu NATO przyjętej przez szefów państw i rządów na posiedzeniu Rady Północnoatlantycznej w Madrycie 8 lipca 1997 roku, w której uzgodniono proces dotyczący rozszerzenia NATO zapraszając Polskę, Czechy i Węgry do rozmów akcesyjnych. Podkreślono jednocześnie, iż pierwsza runda rozszerzenia nie będzie ostatnią a NATO pozostanie otwarte dla wszystkich państw, które są zdolne i pragną wnieść wkład w umocnienie wspólnego bezpieczeństwa. Podkreślono też znaczenie zreformowanych instytucji współpracy

– EAPC i wzmocnionego PdP dla pogłębienia politycznej i wojskowej współpracy państw partnerskich z NATO. Odnotowano znaczny postęp w rozwoju ESDI oraz implementacji CJTF.

1.1.3. Konieczność dokonania dalszych zmian

Zmiany w sytuacji polityczno – wojskowej Europy jakie dokonały się pomiędzy 1991 i 1997 rokiem zwróciły uwagę członków NATO na konieczność dokonania szerokiej rewizji Koncepcji Strategicznej Sojuszu. W czasie ubiegłorocznego Szczytu w Madrycie sojusznicy zdecydowali o dokonaniu rewizji Koncepcji Strategicznej celem upewnienia się, że jest ona w pełni zgodna z nową sytuacją bezpieczeństwa i z wyzwaniem w Europie. Wskazano na Stałą Sesję Rady jako instytucję, która ma określić zakres kompetencji dla tego przeglądu i dokonać niezbędnych uaktualnień celem aprobaty na jesiennych spotkaniach ministerialnych. W czasie ostatniego, grudniowego spotkania NAC w Brukseli ministrowie przyjęli wytyczne dla prac nad rewizją Koncepcji, wskazując na **zbiorową obronę i więzi transatlantyckie jako niezmiennie podstawowe elementy nowej strategii Sojuszu. Uzgodniono, iż także te elementy obowiązującej Koncepcji, które odpowiadają obecnej sytuacji strategicznej powinny pozostać nie zmienione. W pracach nad rewizją dokumentu kluczową rolę odegra natomiast proces wewnętrznej i zewnętrznej adaptacji Sojuszu, który umożliwi NATO bardziej efektywne wypełnianie nowych misji Sojuszu takich jak np. crisis management, czy operacje pokojowe.** Stwierdzono, iż prace nad tym dokumentem rozpoczną się na początku 1998 roku. Prace będzie prowadzić Policy Coordination Group (PCG). Włączona zostanie także do nich Rada oraz pozostałe odpowiednie agencje i instytucje Sojuszu. Nowa, zmieniona koncepcja zostanie zaprezentowana szefom państw i rządów w czasie waszyngtońskiego Szczytu w kwietniu 1999 roku.

2. WŁAŚCIWOŚCI SIŁ POWIETRZNYCH

Siły powietrzne reprezentują jeden z trzech podstawowych komponentów sił zbrojnych, obok sił morskich i lądowych. Siły powietrzne posiadają specyficzne właściwości, które są różne od właściwości sił morskich i lądowych. Siły powietrzne mają szczególną zdolność eksploatacji trzeciego wymiaru ponad powierzchnią Ziemi. W wyniku tego statki powietrzne są znacznie szybsze i posiadają większy zasięg niż statki morskie i pojazdy lądowe.

2.1. Podstawowe właściwości.

Podstawowymi właściwościami sił powietrznych są:

- **Wysokość.** Zdolność samolotu do działania w szerokim spektrum wysokości daje mu możliwość obserwacji i dominowania nad działaniami na lądzie, morzu i pod powierzchnią wody.
- **Prędkość.** Na poziomie taktycznym, prędkość samolotów redukuje czas ich ekspozycji na ogień przeciwnika i tym samym zwiększa zdolność ich przetrwania w bitwie. Na szczeblu operacyjnym szybkość zezwala siłom wojskowym na szybsze przerzucenie sił, wypełnianie zadań w krótszym czasie i wykonanie większej liczby zadań w określonym przedziale czasu. We wszystkich działaniach wojennych ułatwia zaskoczenie.
- **Zasięg.** Samoloty mogą zwiększyć zasięg oddziaływania sił zbrojnych na większe odległości na wszystkich kierunkach bez względu na elementy powierzchni, takie jak bariery górskie lub obszary wodne.

Specyficzne właściwości. Wymienione właściwości sił powietrznych: wysokość, prędkość i zasięg dają w efekcie większe możliwości niż jest to możliwe dla sił lądowych i marynarki. Cechy te rodzą specyficzne właściwości sił powietrznych:

- **Elastyczność.** Wysokość, prędkość i zasięg sił powietrznych zezwalają im na wypełnienie różnorodnej gamy zadań i dają zdolność adaptacji do zmieniających się okoliczności i sytuacji. W wyniku tego siły powietrzne cechuje wyjątkowa elastyczność. Siły powietrzne mogą dodatkowo koncentrować się wszędzie o każdej porze oraz atakować wszystkie rodzaje celów.

- **Reagowanie.** Prędkość i zasięg umożliwiają siłom powietrznym szybką reakcję. Mogą być szybko rozwinięte w odległych teatrach działań wojennych w celu udzielenia wsparcia sojusznikom lub działać jako siły prewencyjne zamiast agresji. Mogą być użyte do przerzutu siły wojskowej bezpośrednio z baz pokojowych. Zdolność reagowania sił powietrznych jest ważna zarówno w czasie kryzysu jak i konfliktu. Ponadto umożliwia przerwanie procesu podejmowania decyzji przez przeciwnika.
- **Koncentracja.** Prędkość, zasięg i elastyczność pozwalają siłom powietrznym koncentrować siły wojskowe w dogodnym czasie i przestrzeni, gdzie i kiedy są potrzebne.
- **Precyzja i śmiertelność.** Współczesne systemy lotnicze pozwalają statkom powietrznym efektywnie i dokładnie identyfikować cele, zwalczać z maksymalną śmiertelnością przy użyciu minimum własnych zasobów i minimum towarzyszących strat. Wymaga to właściwego rozpoznania i wydajnego wykorzystania zasobów C2 w celu ułatwienia dowódcom prawidłowego wykorzystania prędkości, zasięgu i elastyczności sił powietrznych.

Ograniczenia w stosowaniu sił powietrznych. Dowódcy muszą być świadomi, że siły powietrzne posiadają pewne, właściwe im ograniczenia. Są to:

- **Wytrzymałość.** Czas lotu samolotu jest ograniczony. Tankowanie w powietrzu może znacznie wydłużyć czas lotu ale należy jeszcze znaleźć sposób na wymianę załogi lub serwis samolotu w locie.
- **Ograniczona ładowność.** Ładunki przenoszone przez samoloty wojskowe są dużo bardziej ograniczone niż przewożone przez statki lub pojazdy lądowe. Tak więc transport lotniczy jest najbardziej kosztowny. Podczas kiedy relatywnie mała ładowność jest wadą, to może to być częściowo wynagradzane wysoką jakością innych właściwości takich jak elastyczność lub reagowanie. Ponadto nawet małe ładunki dostarczone szybko mogą stanowić większą wartość w stabilizowaniu krytycznej sytuacji niż większe ładunki dostarczone wolniej.

W trakcie planowania wykorzystania sił powietrznych należy brać pod uwagę następujące właściwości:

- **Koszt.** Do pewnych zadań samoloty, pomimo wysokiego kosztu, mogą być niezbędne. Do innych zadań można znaleźć dużo tańsze rozwiązania. W każdym przypadku należy porównywać całkowity koszt z wydajnością systemu.
- **Zależność od bazy.** Wszystkie formy sił wojskowych zależą od wsparcia logistycznego. Wojska lądowe potrzebują składów broni, żywności itp. dla swojego wsparcia, siły morskie potrzebują obiektów i urządzeń portowych. Siły powietrzne są uważane za najbardziej uzależnione od swoich baz, bardziej niż siły lądowe czy morskie. Większość samolotów wymaga ustalonej drogi startowej i wysokiego poziomu wsparcia ze strony bazy jeśli mają działać ze swoją największą wydajnością. Jeżeli urządzenia lotniskowe są podatne na atak, wtedy zależność od bazy może być źródłem potencjalnej słabości. Dzieje się odwrotnie kiedy bazy są trudne do wykrycia.

Podstawowe zasady wykorzystania taktycznych sił powietrznych.

Podstawową zasadą wykorzystania sił powietrznych jest uzyskanie i utrzymanie swobody działania w celu prowadzenia działań przeciwko wrogim siłom. Przewaga powietrzna zezwala na efektywne wykorzystanie środowiska powietrznego przez własne siły i nie dopuszcza do wykorzystania tego środowiska przez przeciwnika. W stosowaniu tej zasady należy uwzględniać możliwości sprzymierzonych i wrogich sił powietrznych. Przewaga powietrzna jest pożądana lecz może okazać się trudna lub zbyt kosztowna w osiągnięciu. W przypadku kiedy nie może być osiągnięta, celem sił powietrznych będzie uzyskanie i utrzymanie takiego stopnia przewagi powietrznej, która może być ograniczona czasem i przestrzenią. Wymagany stopień przewagi powietrznej będzie określony przez stosownego dowódcę (zwykle dowódcę wojsk lotniczych) po rozważeniu takich czynników jak cele, sytuacja wojskowa, zagrożenie i ryzyko.

Fundamentalne wymagania. Aby zapewnić wykorzystanie taktycznych sił powietrznych zgodnie z wyżej wymienionymi zasadami, należy przestrzegać pewnych fundamentalnych wymagań, takich jak:

Interoperacyjność. Interoperacyjność jest zdolnością systemów, jednostek lub sił zbrojnych do niesienia pomocy i akceptacji pomocy od innych systemów, jednostek lub sił zbrojnych oraz do wymiennego używania służb w celu efektywnego wspólnego

działania. Dotyczy to również systemów dowodzenia i kierowania, informacji dotyczących rozpoznania, procedur systemu walki zbrojnej, powietrznych i naziemnych służb nawigacyjnych, urządzeń elektronicznych, procedur i sprzęt łącznościowego służącego do identyfikacji sojusznika lub przeciwnika. Występowanie tych zdolności w obrębie sił NATO jest niezbędne dla prawidłowego wykorzystania sił powietrznych.

Długotrwałość działań. Ze względu na możliwość wystąpienia długotrwałego konfliktu taktyczne siły powietrzne NATO powinny być przygotowane do efektywnego działania w wydłużonych okresach czasu. Niezależnie jednak od długości konfliktu zawsze należy stosować zasadę ekonomii sił.

Przystosowanie do działań w nieprzyjawnym środowisku radioelektronicznym. Siły powietrzne NATO powinny być zdolne do działania w nieprzyjawnym środowisku radioelektronicznym. Może to być osiągnięte przy zastosowaniu odpowiedniej taktyki, procedur, treningu i najbardziej nowoczesnego sprzętu EW.

Trwałość. Całokształt zdolności taktycznych sił powietrznych dotyczących przetrwania będzie uzależniony od właściwego sprzętu, rzeczywistego treningu, pokojowego planowania i wsparcia logistycznego. Do przerwania ataku przeciwnika muszą być zdolne nie tylko systemy walki zbrojnej i załogi, lecz również urządzenia kontrolne, bazy i służby serwisowe. Będzie to wymagało łączenia środków aktywnych i pasywnych oraz, jeśli to konieczne, zdolności do przywracania stanu pierwotnego. Dodatkowo, rozśrodkowanie sił może komplikować działania przeciwnikowi, natomiast koncentracja sił może ułatwiać wsparcie logistyczne.

Zdolność do działań w dowolnych warunkach meteorologicznych. Siły powietrzne NATO powinny być w stanie działać w dowolnych warunkach atmosferycznych i pogodowych, nie tylko w celu ataku na przeciwnika w najsłabszych miejscach i najbardziej krytycznych momentach lecz również w celu wzbronienia przeciwnikowi możliwości odtworzenia utraconych zdolności i gotowości bojowej. W wypadku niespodziewanego nieprzyjacielskiego ataku może się zdarzyć, że samoloty będą w stanie pierwsze stawiać opór co pozwoli sojuszniczym siłom lądowym i morskimi rozwinąć się operacyjnie. Tak więc, w celu wypełniania swoich zadań, taktyczne siły NATO powinny posiadać zdolność natychmiastowej odpowiedzi we wszystkich warunkach.

Gotowość. Taktyczne siły NATO powinny być utrzymywane w stanie właściwej gotowości w celu zapewnienia najkrótszego czasu odpowiedzi na atak. Wcześniej planowanie wariantów gdzie to możliwe redukuje czas odpowiedzi.

Trening. Programy ćwiczeń muszą być tak opracowane aby przygotowywały potrzebne umiejętności walki w jak najbardziej zbliżonych warunkach do tych, w których siły będą rzeczywiście walczyć.

Łączność. Łączność dla sił powietrznych może być zapewniona wszystkimi możliwymi sposobami, łącznie z użyciem łączności cywilnej, pod warunkiem, że będzie ona spełniała wymagania operacyjne. Powszechne sposoby łączności mogą być wykorzystane do działań powietrznych pod warunkiem, że posiadają wystarczającą pojemność do zapewnienia właściwego czasu reakcji. Jeśli taki czas reakcji nie jest możliwy do zapewnienia przy użyciu powszechnie dostępnych systemów łączności wtedy należy zapewnić użycie systemów łączności specjalnie przygotowanych dla taktycznych działań powietrznych.

2.2. Pokojowe zadania sił powietrznych NATO

Obecnie w skali globalnej znikło zagrożenie wojną światową, zwiększyła się natomiast ilość konfliktów lokalnych, wybuchających raczej na obrzeżach wysoko rozwiniętego świata. Większość z nich ma charakter wojen domowych, starć narodowościowych, walk ruchów separatystycznych o niepodległość i innych o podobnym charakterze. Mimo ograniczonego zasięgu są one niebezpieczne bo stanowią ognisko destabilizacji, są źródłem uchodźców, mogą wciągać w konflikt sąsiadów i pogłębiać sprzeczności interesów różnych państw co zakłóca harmonijny rozwój cywilizacyjny. Taka sytuacja międzynarodowa i regionalna rodzi wielkie zapotrzebowanie na bardzo elastyczne i mobilne siły. Praktycznie dużego znaczenia nabierają siły powietrzne, wojska specjalnego przeznaczenia oraz rozpoznanie.

Szczególnie lotnictwo uderzeniowe jest doskonałym narzędziem polityki międzynarodowej do zaferowania politykom. Owa doskonałość wynika z cech lotnictwa takich jak szybkość reakcji, elastyczność tj. możliwość szybkiego koncentrowania siły ogniowej na pożądanym obiekcie czy przeprowadzenia rozpoznania lub dokonania transportu powietrznego, duży zasięg, brak potrzeby lądowego wkraczania na obce

terytoria, coraz mniejsza zależność od warunków klimatycznych oraz szeroka możliwość oddziaływania negatywnego i pozytywnego od wykonywania precyzyjnych uderzeń ogniowych przez demonstrację siły po zrzuty żywności, odzieży, lekarstw czy prowadzenia różnych form nowoczesnej akcji informacyjnej w stosunku do społeczeństw obszaru konfliktu. Lotnictwo stanowi doskonały środek wymuszania pożądanych zachowań na aktorach konfliktu bez potrzeby angażowania wojsk lądowych. Strony konfliktu w Bośni a szczególnie Serbowie zostali "przekonani" do zgody na rokowania dwoma seriami uderzeń lotniczych. Trudno sobie wyobrazić ile wysiłku i kłopotów czekałoby bataliony wojsk lądowych gdyby chciały uzyskać ten sam efekt. Dlatego coraz częściej siły lądowe są tym elementem który działa w przygotowanych warunkach. Bataliony do Bośni wprowadzono po podpisaniu porozumienia tak jak 100 godziną ofensywę przeciwko Irakowi przeprowadzono po stworzeniu korzystnej do działania sytuacji.

Podstawowym zadaniem potęgi powietrznej dowództwa sił sojuszniczych Europy w czasie pokoju jest ochrona pokoju. Zadanie to wykonywane jest przez demonstrowanie przygotowania i solidarności sojuszu zapewniając wczesne ostrzeżenie i zachowanie integralności przestrzeni powietrznej sojuszu.

PODSTAWOWE ZADANIA SIŁ POWIETRZNYCH CZASU POKOJU

– OCHRONA POKOJU

- Przygotowanie i solidarność
- Wczesne ostrzeżenie o ataku
- Integralność przestrzeni powietrznej sojuszu
- Przedsięwzięcia budowy zaufania i bezpieczeństwa oraz kontrola zbrojeń
- Współpraca
- Odstraszająca postawa
- Działania wsparcia pokoju

Potęga ta wspiera mechanizmy i środki budowy zaufania i przedsięwzięcia budowy wspólnego bezpieczeństwa oraz kontroli uzbrojenia przez prowadzenie śledzenia i rozpoznania. Potęga powietrzna bierze udział w dialogu i kooperacji przez wy-

mianę doświadczeń i wiedzy w zakresie planowania obronnego, zarządzania ruchem powietrznym, udział w zwalczaniu skutków klęsk żywiołowych itp.

Wnosi także swój udział do zapobiegania kryzysom przez bardzo widoczną wielonarodową odstrasżającą postawę głównych elementów obrony powietrznej i ma być przygotowana i wyszkolona do prowadzenia działań wsparcia pokoju.

2.3. Zadania sił powietrznych NATO czasu kryzysu

W czasie kryzysu systemy powietrznego i lądowego śledzenia dostarczać będą zasadniczej informacji niezbędnej dla politycznego i militarnego procesu decyzyjnego. Zwiększenie gotowości regionalnych zasobów obrony powietrznej i szybkie rozmieszczenie dodatkowych zasobów OP we wrażliwych obszarach są ważnymi opcjami reagowania w ramach zarządzania kryzysem.

Zasoby powietrzne są kluczowym elementem sił reagowania NATO. Oprócz demonstrowania sojuszniczej zwartości elementy sił reagowania wzmocnią siły regionalne i zapewnią integralność rozmieszczonych elementów lądowych i morskich.

Podstawowym środkiem utrzymania integralności sojuszniczej przestrzeni powietrznej oraz linii zaopatrzenia w czasie kryzysu będzie kombinacja naziemnych sił obrony powietrznej (GBAD) oraz lotnictwa myśliwskiego. Ich rzeczywista defensywna natura uzasadni decyzję o podwyższeniu gotowości bojowej, ich rozmieszczeniu i użyciu jako, że tego typu przedsięwzięcia sygnalizują kolektywną wolę obrony a nie eskalacji konfliktu.

PODSTAWOWE ZADANIA SIŁ POWIETRZNYCH CZASU KRYZYSU

– PANOWANIE NAD KRYZYSEM

- Śledzenie i rozpoznanie
- Opcje reagowania kryzysowego
- Tworzenie potencjału reagowania kryzysowego
- Balans i integracja zasobów OP

2.4. Zadania sił powietrznych NATO w czasie konfliktu

W czasie konfliktu, z obronnego charakteru NATO wynika, że sojusz ten powinien być w stanie przeżyć pierwszy atak przeciwnika. Sojusz będzie czynił wysiłki by stworzyć spójny obszar obrony powietrznej by chronić swoje żywotne zasoby, utrzymywać i tworzyć korzystną sytuację powietrzną, utrzymywać linie komunikacyjne, tłumić i niszczyć obronę powietrzną przeciwnika, szybko odzyskać inicjatywę i przystąpić do własnej kampanii powietrznej.

Dla osiągnięcia celów wojny siły powietrzne mogą być użyte do wywalczenia i utrzymania przewagi powietrznej przez przeprowadzenie kampanii przeciwpowietrznej oraz do niszczenia potencjału militarnego przeciwnika, wspierania bitwy lądowej, degradowania politycznego, ekonomicznego i przemysłowego potencjału przeciwnika oraz jego morale. Mimo wzrostu roli obrony konwencjonalnej niezbędne jest także utrzymywanie zdolności do użycia broni jądrowej.

PODSTAWOWE ZADANIA SIŁ POWIETRZNYCH CZASU WOJNY

– WYGRANIE WOJNY

- Przetrzymanie pierwszego ataku
- Przeprowadzenie kampanii przeciwpowietrznej
- Osiągnięcie celów wojny
- Gotowość do użycia opcji obrony pozakonwencjonalnej

Mimo wzrostu znaczenia działalności pokojowej oraz prowadzonej w ramach zarządzania kryzysem przez siły powietrzne, najtrudniejszym wyzwaniem jest ich udział w wojnie. Problematyce związanej z działaniem sił powietrznych w warunkach wojny poświęcona jest zasadnicza część niniejszego opracowania.

3. DZIAŁANIA SIŁ POWIETRZNYCH NATO W CZASIE KONFLIKTU

Działania powietrzne są prowadzone w celu wsparcia ogólnego wysiłku prowadzącego do osiągnięcia celów kampanii prowadzonej przez sojuszniczego dowódcę sił połączonych (COMAJF). Kluczowym wyzwaniem stojącym przed sojusznicznym dowódcą sił połączonych jest efektywne zastosowanie przydzielonych lub wspierających zasobów powietrznych (lotniczych) – komponentów sił połączonych.

Zgodnie z wolą sojuszniczego dowódcy sił połączonych w ramach wspierania morskich, lądowych i powietrznych kampanii mogą być prowadzone następujące rodzaje działań powietrznych (air operations)²:

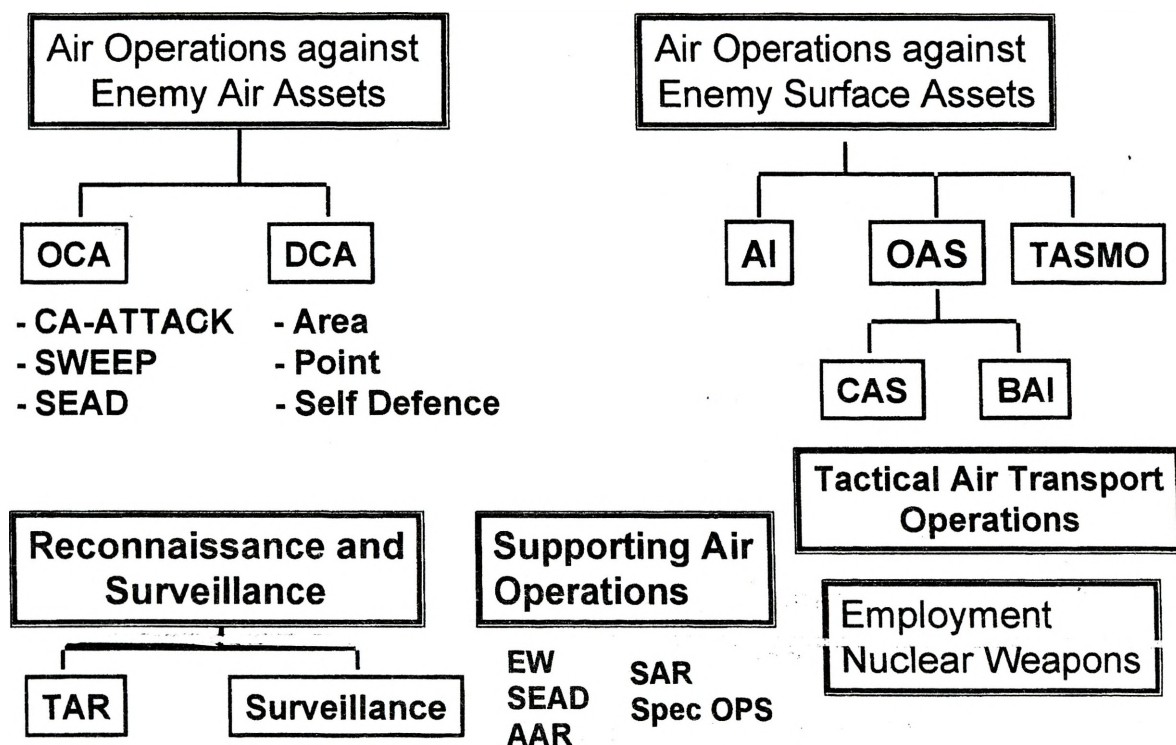
- Przeciwpowietrzne (CA);
- Ataku strategicznego (SA);
- Izolacji powietrznej (AI);
- Ofensywnego wsparcia powietrznego (OAS);
- Wsparcia powietrznego operacji morskich;
- Rozpoznania powietrznego i śledzenia;
- Wczesnego wykrywania i ostrzegania powietrznego (AEW) i ostrzegania i kontroli (AWACS);
- Walki elektronicznej (EW);
- Transportu powietrznego;
- Tankowania powietrznego (AAR);
- Poszukiwawczo-ratownicze (SAR i CSAR);
- Lotnictwa wojsk lądowych.

Związek ofensywnych i defensywnych działań powietrznych.

Działania powietrzne mogą przybierać formy ofensywne i defensywne. **Ofensywne** działania powietrzne są przeprowadzane w celu przerwania i zniszczenia ofensywnych możliwości agresora. Działania **defensywne** są ukierunkowane na uniemożliwienie przeciwnikowi osiągnięcia jego celów militarnych. Obie formy działań wywierają na siebie wzajemny wpływ. Pomyślność własnej obrony wymagać będzie po-

² Według AJP-1(A).

łożenia większego nacisku na działania ofensywne skierowane na przeciwnika. Pomyślność działań ofensywnych zredukuje zagrożenie i pomoże zahamować ataki przeciwnika. Ponadto te dwie formy działań powietrznych muszą często być uzależnione od tych samych baz i często są prowadzone w tej samej przestrzeni powietrznej.



Rys.1. Zadania sił powietrznych według ATP 33(B)

Ze względu na swoje ewidentne powiązania nie mogą być rozważane osobno, lecz zawsze powinny być widziane jako współdziałająca całość.

Połączone działania powietrzne (Composite Air Operations – COMAO)

Pomyślne osiągnięcie celów przy użyciu sił powietrznych wymaga właściwego balansu pomiędzy różnymi formami działań, co daje w efekcie połączone działania powietrzne, którymi są wzajemnie powiązane i ograniczone czasem i przestrzenią działania, w trakcie których jednostki różniące się rodzajem i rolą podlegają kierownictwu jednego dowódcy w celu osiągnięcia wspólnego określonego celu.

Zdolność wielorakiego zastosowania. Niektóre jednostki są w stanie spełniać więcej niż jedną rolę, ze względu na wszechstronność samolotów, trening, możliwości amunicji czy innego sprzętu. Na przykład myśliwski samolot przechwytyjący (IDF),

może być wykorzystany jako samolot myśliwsko bombowy (FBA). Jest to określane jako zdolność wielorakiego zastosowania. Umiejętność ta może podnieść elastyczność taktycznych sił powietrznych.

Podwójne zastosowanie

Sprzęt lotniczy zdolny do wykonywania zadań zarówno typu konwencjonalnego jak i nuklearnego w kontekście lotniczym jest to samolot, który może występować zarówno w roli nosiciela broni jądrowej (FBS) i konwencjonalnego samolotu uderzeniowego.

3.1. Działania powietrzne ataku strategicznego

Rozwój lotnictwa doprowadził do takiego wzrostu jego możliwości, że nawet lotnictwo operacyjne swoim działaniem może uzyskiwać efekt strategiczny decydując o losach konfliktu. Działanie to może doprowadzić do osiągnięcia politycznych celów strategicznych co zapobiegnie użyciu innych komponentów sił zbrojnych i pozwoli na powrót do pokojowych metod uprawiania polityki międzynarodowej. Niezależnie więc kto wykonuje atak, tj. lotnictwo jakiego szczębla to jeżeli atak ten prowadzi do osiągnięcia celów strategicznych to i atak ten traktowany jest jako atak strategiczny. Lotnictwo taktyczne NATO, które jest de facto lotnictwem operacyjnym, może brać udział w wykonywaniu ataku strategicznego a nawet może samodzielnie taki atak wykonywać, np. lotnictwo NATO wykonując atak na Serbów w Bośni w 1995 r zmusiło ich do przyjęcia wymaganych warunków i przystąpienia do rozmów pokojowych oraz podpisania porozumienia. Osiągnięty został więc cel strategiczny i przez to zadanie miało charakter ataku strategicznego. W ramach ataku strategicznego atakowane może być całe spektrum obiektów. Ich wybór zależy od potrzeb determinowanych celem działania. Mogą one mieć inny charakter w czasie pokoju, kryzysu i wojny.

Lotnictwo ze swoimi możliwościami może oddziaływać na przeciwnika zanim ten znajdzie się na sojuszniczym terytorium, lecz co najważniejsze może "przekonywać" przeciwnika by zmienił swoje postępowanie bądź zaakceptował naszą wolę. Możliwości potęgi powietrznej nie polegają na tym, że lotnictwo może zbombardować jakiś obiekt lecz na tym, że może ono zniszczyć niewielkie elementy systemu państwa, które w sumie spowodują jego paraliż lub będą niezwykle dotkliwe i jeżeli nie będą

będą nawet dotyczyć całego państwa to mogą spowodować że przeciwnik odstąpi od niepożądanych działań. Takie użycie lotnictwa przynosi większe korzyści strategiczne niż zniszczenie iluś tam dział na stanowiskach ogniowych lub kilku kolumn wojsk.

Lotnictwo to także doskonały środek odstraszenia. Zgrupowanie wojsk lądowych bez lotnictwa współcześnie nie stanowi wielkiego zagrożenia bo bez przewagi w powietrzu trudno mówić o sukcesie w natarciu. Natomiast nowoczesne zgrupowanie lotnicze może stanowić poważne zagrożenie dla znacznego obszaru dużego kraju i całości terytorium średniego państwa. Wojska lądowe mogą zagrozić obiektom położonym w głębi po wielodniowej a nawet kilkutygodniowej ofensywie podczas gdy lotnictwo może wykonać uderzenia na dowolny obiekt w jego zasięgu w ciągu godzin i po następnych kilku godzinach ponowić atak na drugim skraju obszaru działań. Z tego oraz z wielu innych powodów, których nie sposób tu wymienić lotnictwo stanowi bardzo liczącą się siłę odstraszenia i doskonałe narzędzie do zaoferowania politykom do stosowania w ramach polityki międzynarodowej. Politycy mogą stosować je do nadzorowania zakazów lotów, do demonstrowania siły, do prowadzenia rozpoznania, i mnóstwa innych zadań.

3.2. Działania powietrzne skierowane przeciwko zasobom powietrznym przeciwnika – walka o przewagę w powietrzu

Działania przeciwko zasobom sił powietrznych są określone jako aktywność powietrzna skierowana przeciwko ofensywnym i defensywnym środkom powietrznym przeciwnika w celu uzyskania i utrzymania pożądanego stopnia panowania powietrznego.

Kontrola powietrzna (Control of the Air)

Sytuacja powietrzna może wahać się od pełnej kontroli posiadanej przez przeciwnika, aż po zdobytą przez NATO przewagę lub panowanie w powietrzu. Może również wahać się od kontroli lokalnej na określonym obszarze do kontroli ogólnej na całym obszarze działań. Kontrola powietrzna może również różnić się czasem trwania, od okresów tymczasowych do wydłużonych; jednakże siły powietrzne NATO muszą być w stanie osiągnąć taką kontrolę wszędzie i zawsze kiedy jest to potrzebne, bez względu na warunki pogody i pory doby. Działania przeciwko zasobom powietrznym

nie muszą być bezwzględnie związane z określoną operacją naziemną. Zarówno działania powietrzne jak i naziemne są znacząco osłabiane przez efektywną obronę powietrzną przeciwnika. Wynik obronnych (defensywnych) działań powietrznych ma bezpośredni wpływ na wszystkie inne działania. Dlatego więc obronne działania powietrzne mogą wymagać bezwzględnego pierwszeństwa przed wszystkimi innymi zawsze wtedy, kiedy lotnictwo przeciwnika jest poważnym zagrożeniem.

Powiązania pomiędzy ofensywnymi i defensywnymi działaniami przeciw zasobom powietrznym. Zwalczanie lotnictwa, prowadzone w ramach działań przeciw zasobom powietrznym tj. w ramach walki o przewagę w powietrzu, może mieć charakter zarówno działań ofensywnych jak i defensywnych. Ofensywne zwalczanie lotnictwa (OCA) jest prowadzone głównie z inicjatywy sił powietrznych NATO, natomiast defensywne działania sił powietrznych (DCA) są głównie reakcją na rozpoczęcie działań przez siły powietrzne przeciwnika. W zależności od sytuacji należy kłaść nacisk na ofensywne lub defensywne zwalczanie lotnictwa. Nie należy rozpatrywać tych działań w oderwaniu od siebie i tam gdzie to możliwe należy zachować ścisłą koordynację i integrację na wszystkich szczeblach w celu wydobycia jak najlepszych efektów z obydwu rodzajów działań.

3.2.1. Ofensywne zwalczanie sił powietrznych (Offensive Counter Air – OCA)

Ofensywne zwalczanie sił powietrznych (Offensive Counter Air – OCA) jest formą działań ofensywnych prowadzonych w ramach walki o przewagę w powietrzu i określane jest jako działanie mające na celu zniszczenie, przerwanie lub ograniczenie potencjału sił powietrznych przeciwnika tak blisko ich źródeł jak to tylko możliwe.

Ofensywne zwalczanie sił powietrznych OCA zawiera: atak na lotnictwo (Counter Air Attack), samodzielne poszukiwanie i zwalczanie (Fighter Sweep), obezwładnianie naziemnej obrony powietrznej przeciwnika (SEAD). Wszystkie te formy stosowane są w celu odebrania przeciwnikowi możliwości korzystania z jego zasobów powietrznych. Obiektami zwalczania w ramach działań ofensywnych są m.in. lotniska, samoloty na ziemi i w powietrzu, kompleksy raketowe, obiekty i urządzenia dowodzenia i kierowania, składy amunicji i MPS oraz urządzenia i obiekty wspomagające.

Celem ofensywnego zwalczania lotnictwa OCA jest uniemożliwienie przeciwnikowi użycia lotnictwa uderzeniowego i obrony powietrznej przeciwko siłom sprzymierzonych. W zależności od swojego położenia samoloty ofensywne przeciwnika mogą stanowić zagrożenie dla sił sprzymierzonych na lądzie i morzu. Skutkiem tego działania OCA przynoszą korzyści wszystkim rodzajom sił sprzymierzonych i nie jest konieczne powiązanie tych działań ani z operacjami lądowymi czy morskimi. Działania powietrzne przeciwko siłom naziemnym przeciwnika mogą objąć cele, które są częścią zasobów powietrznych przeciwnika, zniszczenie, których wesprze walkę przeciwpowietrzną.

Uwarunkowania polityczne. W początkowym stadium konfliktu i ewentualnie w jego kolejnych etapach ofensywne działania powietrzne mogą być ograniczone wpływami politycznymi. Restrykcje te mogą powstać kiedy OCA przyniesie niepożądane efekty; na przykład jeśli zaatakowane zostaną, nawet nieumyślnie, nuklearne zasoby taktyczne przeciwnika. Restrykcje mogą dotknąć obszarów objętych działaniami, celów do zaatakowania lub używanej broni.

Uwarunkowania militarne. Przed wprowadzeniem lub eskalacją działań OCA, należy szczegółowo rozważyć jaką odpowiedź może ona wywołać, oraz porównać ewentualne osiągnięcia i oczekiwane straty. Jakkolwiek działania OCA mają tę przewagę nad DCA, że inicjatywa spoczywa w rękach NATO, i przeciwnik jest zmuszony do zatrzymania znacznej części swojego potencjału powietrznego w celu obrony własnych obszarów. W planowaniu wszystkich działań powietrznych należy koniecznie uwzględnić SEAD.

Wybór celów (Targeting) w OCA musi opierać się na ostatnich informacjach dotyczących przeciwnika. Każdy cel musi być oznaczony stopniem ważności po rozważeniu takich czynników jak: słabe punkty, efekt jaki dane uszkodzenie zostanie odniesiony w stosunku do powietrznych możliwości przeciwnika, oraz wysiłek, który należy włożyć w celu osiągnięcia pożądanego poziomu strat. Zawsze należy uwzględnić cele alternatywne na wypadek gdyby cele pierwszoplanowe nie mogły być zaatakowane. Działania SEAD mogą być również przeprowadzone w celu zaatakowania systemów naziemnych przeciwnika, które mogłyby zagrozić siłom zaprzyjaźnionym nad ich obszarami.

3.2.1.1. Atak na lotnictwo (Counter Air Attack)

Atak na lotnictwo (Counter Air Attack) ma na celu spowodowanie zniszczenia zasobów sił powietrznych przeciwnika na powierzchni ziemi. Celem ataku jest zapewnienie swobody działania własnym siłom oraz zabezpieczenie własnych zasobów.

Lotnictwo jest bronią ofensywną i inne jego użycie jest niewykorzystywaniem tkwiących w nim możliwości. Zamiast zwalczać samoloty przeciwnika we własnej przestrzeni powietrznej należy je zniszczyć zanim wystartują lub przynajmniej zablokować. Jeżeli przeciwnik wtargnie w nasz obszar należy zaatakować jego najbardziej cenne i strategicznie ważne miejsca.

Ofensywne działania przeciwpowietrzne prowadzone w postaci ataku na lotnictwo polegają na przeprowadzaniu ataków: na samoloty znajdujące się na lotnisku, na powierzchni operacyjne lotniska, najczęściej na pasy startowe, drogi kołowania, na miejsca rozśrodkowania, na wyposażenie pomocnicze lotniska (obszary składowania paliwa, miejsca wykonywania obsługi technicznych, miejsca dowodzenia i zarządzania oraz miejsca przechowywania uzbrojenia); na stanowiska naziemne kierowania przechwytywaniem celów w powietrzu, na stanowiska rakiet typu ziemia-powietrze i na stanowiska artylerii przeciwlotniczej.

Przy określaniu celów ataku, podczas ataków na lotnictwo, występuje skala gradacji ważności celów: począwszy od spowodowania redukcji ilości i efektywności lotów nieprzyjaciela przeprowadzanych z danej bazy, przez zniszczenie lub uszkodzenie istotnych instalacji lotniska i spowodowanie zamknięcia lotniska nieprzyjacielskiego przez pewien czas, aż do przeprowadzenia idealnego ataku, w celu zniszczenia nieprzyjacielskich samolotów na ziemi.

Priorytety i skala zwalczania zależą od wzajemnych relacji i wielkości sił powietrznych przeciwnika w porównaniu z własnymi siłami oraz od równowagi elementów defensywnych i ofensywnych w jego siłach;

Bazy lotnictwa ofensywnego powinny być priorytetowym obiektem ataku by zredukować możliwości przeciwnika w przeprowadzaniu przez niego ataku na lotnictwo sojuszu oraz inne obiekty, na przykład, podczas działań w Zatoce Perskiej, znaczącym czynnikiem, w początkowej fazie koalicyjnej ofensywnej kampanii po-

wietrznej, była możliwość zastosowania przez lotnictwo Iraku broni chemicznej i biologicznej.

Przyjmując zablokowanie oraz zredukowanie ilości i efektywności lotów, jako pierwszy i prawdopodobnie najłatwiejszy cel, właśnie opóźnienie startu może okazać się znaczące, jeżeli nieprzyjaciel będzie miał problemy ze zorganizowaniem ugrupowania samolotów oraz problemy z koordynacją w przestrzeni powietrznej. Wykonanie rozpoznania lotniska atakiem oraz użycie uzbrojenia bombardierskiego jest poprawną sztuką działania, ale pochłania ona czas oraz duże nakłady pracy ludzkiej i duże zużycie środków. Ataki na składnice MPS i wyposażenie poprzez zrzuty bomb mogą być bardzo destrukcyjne, ale rozbudowa inżynierska lotniska i rozśrodkowanie sprzętu redukuje ich skuteczność.

Skuteczność minowania lub używania bomb do wykonywania lejów na powierzchni lotniska ciągle jeszcze będzie dyskutowana. Użycie min jest korzystne, jeżeli będą one używane do przerywania działań na wyznaczonym obszarze ale uzbrojenie powodujące leje w powierzchni lotniska jest wyjątkowo użyteczne.

Niszczenie samolotów jest niewątpliwie ostatecznym celem działań ataku na lotnictwo. Czas uzupełnienia stanu samolotów będzie obejmować miesiące, jak nie lata. Sprawa jest prosta, jeżeli chodzi o samoloty, które nie są schowane w umocnionych schronach, chyba że samoloty są rozśrodkowane w miejscach historycznych lub religijnych o szczególnym znaczeniu lub w szkołach i w miastach.

Celem działań ofensywnych jest wykonanie kilku faz od zapoczątkowania uszkodzenia lotniska, poprzez obezwładnienie możliwości użycia rakiet ziemi-powietrze, aż do ustanowienie przewagi w powietrzu i na koniec zniszczenie samolotów przeciwnika;

Dowodzenie i kontrola w OCA musi być przeprowadzone na najwyższym możliwym poziomie aby zapewnić jedność wysiłków, zorganizować zróżnicowane i duże objętościowo możliwe do osiągnięcia korzyści oraz skupić i utrzymać wysiłek na ogólnej strategii kampanii. Przeprowadzanie kampanii OCA mimo, że jej działania są tak trudne i kosztowne, prowadzi do nieproporcjonalnego zwrotu sytuacji po uzyskaniu przewagi powietrznej.

Osiąganie celów

Na utwardzonym lotnisku jedynym sposobem zapewniającym zniszczenie samolotów przeciwnika jest atak na umocnienia schronowe. Jednakże, nawet najlepsze rozpoznanie nie może zagwarantować, że w schronie znajduje się samolot podczas ataku. Ponadto, potrzebne jest precyzyjnie naprowadzane uzbrojenie. Atak nową generacją bomb naprowadzanych laserem na ten rodzaj celów bez uzyskania miejscowej przewagi w powietrzu, będzie ryzykowny.

Alternatywą jest przeprowadzenie ataku na powierzchnie operacyjne lotniska oraz wyposażenie pomocnicze, aby osiągnąć wymaganą wielkość lokalnej przewagi powietrznej. Efektywne ataki na powierzchnie operacyjne lotniska wymagają zastosowania uzbrojenia specjalnego, takiego jak IP 233, Durandal lub MW1. Wiele lotnisk ma zbudowane rozległe drogi kołowania, które mogą być użyte przez stanowiska startowe pocisków raketowych. Również duża liczba różnych dróg może być użyta do wykołowania samolotów ze schronów na drogi startowe. Dlatego też, atakowanie tylko głównych pasów startowych może nie być wystarczające. Można jednak w ten sposób osiągnąć czasowe wstrzymanie startów samolotów do czasu przeprowadzenia unieszkodliwienia amunicji i min i odbudowania przez grupy remontowe pasa startowego i odtworzenia zdolności operacyjnych. Korzystnym działaniem mogłoby być wykonanie, drugiej fali nalotu na grupy remontowe. Jednakże niektóre lotniska są tak duże, o tak dużej rozpiętości, że zamknięcie lotniska jest niemożliwe i po początkowych zakłóceniach w pracy lotniska, prowadzić się będzie niszczenie samolotów przeciwnika zaraz po osiągnięciu lokalnej przewagi w powietrzu tak, jak to zostało potwierdzone podczas działań w Zatoce Perskiej.

Istnieje możliwość efektywnego ataku na obiekty pomocnicze i jest tutaj potrzebne szczegółowe rozpoznanie rozmieszczenia obiektów i ich przeznaczenia, ich umocnienia i rozlokowania. Najbardziej skuteczną jest tutaj broń precyzyjnego naprowadzania. Znaczące obiekty prawdopodobnie będą umocnione, zamaskowane i mogą być pod ziemią. W tym przypadku, skuteczność broni będzie zmniejszona, a osiągnięcie celu może być trudne.

Obiektami działań ataku na lotnictwo mogą być również stacje radiolokacyjne kierowania ruchem lotniczym oraz wykrywania, wyrzutnie rakiet typu ziemia-

powietrze oraz węzły łączności. Cechą naturalną jest, że są to obiekty dobrze bronione i powinny być wszędzie atakowane za pomoc broni specjalistycznej, np. radary rakietami przeciwradiolokacyjnymi. Możliwość uderzenia na kluczowe stanowiska dowodzenia i kontroli oraz na cele stanowiące obronę przeciwlotniczą, nieprzyjaciela zapewnia duży impet działaniom OCA i znacznie pomaga w zapewnieniu osiągnięcia przewagi w powietrzu nad danym rejonem przez czas trwania ataku powietrznego.

Wnioski wyciągnięte z Wojny w Zatoce Perskiej

Podczas Wojny w Zatoce Perskiej IRAK posiadał około 24 głównych baz operacyjnych, 13 aktywnych rozśrodkowanych baz operacyjnych i 17 innych lotnisk, z których można było wykonywać loty. Niektóre lotniska, takie jak: TALLIL, JALIBAH i MUDAYSIS były oceniane, że są 3 razy większe niż HEATHROW. Obszar IRAKU i pozycyjne systemy obronne rakiet typu ziemia-powietrze były groźne. Były tam w celu zapewnienia obrony przeciwlotniczej:

Irak posiadał zestawy SA2, SA3 i SA6, 100 radarów obserwacyjnych, wykrywających i wskazujących cele oraz wczesnego ostrzegania, a także wiele umocnionych obiektów dowodzenia, kierowania i łączności. Było tam rozmieszczone także takie wyposażenie jak: 594 umocnione schrony samolotowe, a do obrony punktowej, IRAK posiadał 50 SA8, 100 SA9, 60 SA13, 200 ZSU-23-4, 100 ZSU57-2, 50 ROLAND-ów i kilkaset stacjonarnych dział artylerii przeciwlotniczej. Istotną sprawą, było to, że ROLAND i systemy SA8 miały indywidualne wykrywające i naprowadzające na cel radary. Mogły one działać samodzielnie lub jako część Zintegrowanego Systemu Obrony Powietrznej (IADS.);

W sumie, system obrony powietrznej IRAKU mógł być użyty z wysokim skutkiem na samoloty ofensywne połączonych sił koalicji. Dlaczego więc nie został użyty?

Po pierwsze, kampania ataku na lotnictwo była planowana jako priorytetowa w stosunku do każdej innej operacji wojskowej w Zatoce Perskiej, czy to w stosunku do kampanii bombardowania strategicznego, czy do ofensywy wojsk lądowych. Redukcja możliwości uderzeniowej ofensywnych sił powietrznych nieprzyjaciela była znacząca i były przyjęte właściwe priorytety w zakresie planowania lotów bojowych oraz uderzeń.

Rozpoznanie przekazywało, że lotniska IRAKU były dużymi, silnie umocnionymi kompleksami, i że całkowite zniszczenie lotnisk lub ich obezwładnienie przekraczało możliwości wojsk koalicji oprócz odpowiednich możliwości wykonywania wielkich, jakościowych patroli powietrznych.

Ponieważ IRAK miał dobry system obronny, pierwotne misje były planowane i przeprowadzane na małej wysokości lotu, w nocy przy wykorzystaniu niewidzialnych samolotów i symulacji, aby uzyskać dobre efekty. Ugrupowanie atakujące miało silne wsparcie SEAD i DCA i początkowo wykorzystywano taktyczne pułapki dla wyrzutni raketowych aby "wyłamać zęby" systemowi irakijskiej obrony raketowej typu ziemia-powietrze.

Samoloty Tornado z RAF-u były używane do atakowania wielu irakijskich lotnisk przy użyciu zasobników JP 233, przez wykonywanie rajdów nękających na nieprzyjaciela, w małych ugrupowaniach. Podczas, gdy w układzie NATO planowano użycie dużej liczby samolotów Tornado na jedno lotnisko, to podczas wojny w Zatoce Perskiej największe ugrupowanie składało się z 8 samolotów, a najczęściej występowały tylko 4 samoloty jako ugrupowanie atakujące. Mimo mniejszej niż zakładano skuteczności samoloty z JP 233 utrzymywały lotniska w stanie zablokowania przez dłuższy okres czasu niż zakładano. Wykonane naloty były skuteczne i 10 lotnisk o szczególnym znaczeniu było skutecznie zablokowane do końca pierwszego tygodnia wojny.

Mówiąc ogólnie, bez wstępnej kampanii OCA, inne działania operacyjne, podczas Wojny w Zatoce Perskiej, mogłyby być poważnie utrudnione przez ofensywne działania lotnictwa Iraku. **Uzyskanie kontroli przestrzeni powietrznej jest kluczową, sprawą do osiągnięcia wojskowego sukcesu, a najważniejszym działaniem w osiągnięciu przewagi powietrznej są ofensywne działania ataku na lotnictwo.**

Celem ataku na lotnictwo jest osiągnięcie wymaganego stopnia przewagi powietrznej. OCA stanowi część walki o przewagę w powietrzu i jest wkomponowana, i w znacznym stopniu zależna od SEAD i DCA.

Działania OCA składają się z ataków na lotniska nieprzyjacielskie i na systemy obrony powietrznej. Cele kampanii będą zależeć od rozmiarów i kształtu oraz możliwości sił powietrznych przeciwnika.

Kampania OCA podczas wojny w Zatoce Perskiej zademonstrowała znaczenie zastosowania SEAD, skuteczność uzbrojenia, integracji sił, koordynacji, wagę i wielkość wysiłku oraz możliwości przystosowawcze pozwalające na wykonywanie lotów na niskich i średnich pułapach, we wszystkich warunkach pogodowych, w dzień i w nocy, a także iż istotnym czynnikiem jest posiadanie eskorty samolotów myśliwskich oraz utworzenie grupy do wykonania SEAD.

Wiele obiektów zwalczanych w ramach OCA wymaga zastosowania uzbrojenia specjalistycznego, po to aby zmniejszyć potrzebną do zniszczenia celu ilość uzbrojenia oraz aby zapewnić wymagany stopień jego uszkodzenia.

W kolejnych etapach działań powietrzna izolacja rejonu działań bojowych oraz powietrzna izolacja pola walki, stały się sprawami priorytetowymi, jednak kampania OCA bycia kontynuowana. Później, mając już faktyczną przewagę, nieograniczoną możliwość zrzutu uzbrojenia precyzyjnego naprowadzania z średniego pułapu na wyznaczone cele, wyjątkowo skutecznie można było dokonać ataku na schronhangary i indywidualne schrony. Mogły one być niszczone jeden po drugim z zegarmistrzowską dokładnością.

Zaskoczenie i wprowadzanie w błąd przeciwnika są istotnymi środkami w osiąganiu celu. Zamknięcie lotniska, po wcześniejszym jego uszkodzeniu i spowodowanie opóźnień w wykonywaniu lotów może pozwolić na przeprowadzenie odpowiednich ataków na samoloty nieprzyjaciela zaraz po uzyskaniu lokalnej przewagi powietrznej, aby zoptymalizować skuteczność użycia uzbrojenia przy minimalizacji wysiłku.

Wojna w Zatoce Perskiej podkreśliła znaczenie jakie, w osiąganiu kontroli przestrzeni powietrznej, przynosi przeprowadzona skutecznie kampania OCA, przed podjęciem innych akcji wojskowych.

Nigdy jednak nie powinno się zapominać, że inni potencjalni agresorzy mogą mieć środki na to, aby przeprowadzić kampanię OCA przeciwko nam w przyszłości.

3.2.1.2. Samodzielne poszukiwanie i zwalczanie (Fighter Sweep)

Samodzielne poszukiwanie i zwalczanie (Fighter Sweep) jest zdefiniowane jako: zadanie ofensywne prowadzone przez lotnictwo myśliwskie w celu odnalezienia i zniszczenia samolotów przeciwnika lub innych celów w przydzielonym obszarze działań. Celem jest uzyskanie kontroli powietrznej przez przejęcie inicjatywy i koncentracji sił wystarczających pod względem wielkości do zniszczenia zasobów powietrznych.

3.2.1.3. Obezwładnianie obrony powietrznej przeciwnika (SEAD)

Obezwładnianie naziemnej obrony powietrznej przeciwnika (SEAD) jest działaniem które neutralizuje, niszczy i chwilowo zmniejsza możliwości obrony powietrznej przeciwnika na określonym obszarze przez atak i/lub walkę radioelektroniczną. Celem SEAD jest umożliwienie pomyślnego przeprowadzenia taktycznych działań powietrznych. Sama obecność obrony powietrznej przeciwnika na polu walki nie oznacza jeszcze konieczności przeciwdziałania tym systemom. SEAD nie jest typem misji posiadającej swoje prawa, lecz raczej środkiem wspomagającym lub wzmacniającym inne działania. Tak więc ten typ walki prowadzi się po to by chronić swoje lotnictwo i uzyskiwać swobodę działań.

Prowadzenie SEAD. Działania obezwładnienia obrony powietrznej przeciwnika mogą obejmować tymczasową neutralizację wybranych obiektów tej obrony, jak również zniszczenie jej krytycznych elementów. Efektywność SEAD może być znacznie zwiększona przez integrację z działaniami walki elektronicznej EW.

Koordinacja. Interakcyjna istota SEAD mogłaby wymagać przydzielenia zasobów wszystkim służbom. Z tego powodu łączne planowanie i współpraca przy wykonywaniu działań jest niezbędna. Każdy użyty system proceduralny powinien wciełać w życie proces przydzielania (rozdzielania), w którym wszystkie agencje będą brały udział w planowaniu, wymaganii, przydzielaniu i wypełnianiu wspomaganych działań, np. ofensywne wsparcie lotnicze.

Wybór obszaru celu (lub strefy ataku). Planowanie SEAD musi odzwierciedlać skoncentrowane działanie wymierzone w degradację obrony powietrznej przeciwnika na określonym obszarze do odpowiedniego poziomu. Jest bardzo prawdopo-

dobne, że działania SEAD będą potrzebne na czas trwania akcji, która podlega wsparciu. SEAD mogą być przeprowadzane nad dużym obszarem działań skierowanym przeciwko określonym systemom nieprzyjaciela takim jak systemy dalekiego zasięgu typu ziemia – powietrze, które zmuszają samoloty sił sprzymierzonych do przebywania poza strefę ich zasięgu. Działania SEAD muszą być również skierowane przeciwko celom znajdującym się na dużo bardziej ograniczonych obszarach np. w celu wsparcia planów manewrowych sił lądowych lub w celu ustalenia penetracji korytarzy dla samolotów atakujących obszary tyłowe przeciwnika. Plany obezwładnienia obrony powinny identyfikować który segment obrony powietrznej przeciwnika ma być zaatakowany / obezwładniony i w jakiej kolejności.

Koordynacja z siłami naziemnymi. Działania obezwładniania obrony mogą wymagać wykorzystania artylerii lub siły ogniowej sił morskich przeciwko tym zidentyfikowanym celom, które są w zasięgu ostrzału. Broń naziemna może być wykorzystana w tym samym czasie, w którym samoloty wykorzystują szereg rakiet antyradiacyjnych, pociski odpalane spoza zasięgu rażenia środków OP (typu „stand – off”) środki precyzyjnie naprowadzane, bomby konwencjonalne „chaff” (paski folii metalowej wyrzucane z samolotów lub pocisków w celu wywołania zakłóceń w odbiorze radarowym) i sprzęt ECM, jak również wspomagających radiostacji zagłuszających.

Obiekty ataków SEAD. Obiektami ataków SEAD są pociski klasy ziemia – powietrze (SAM) i artyleria przeciwlotniczą (AAA) znajdujące się na trasie do i blisko celów chronionych przez obronę, jak również wczesne ostrzeganie i radary ostrzegawcze, radary przechwytyjące kontroli naziemnej, wrogie radiostacje zagłuszające EW i elementy dowodzenia, kierowania i łączności w obrębie obrony powietrznej.

Szacowanie ryzyka. W trakcie planowania SEAD główną uwagę należy zwrócić na szacunek akceptowanego ryzyka ponoszonego przez siły uczestniczące w działaniach SEAD jako przeciwieństwo tego ponoszonego przez siły, które są wspomagane. Do innych wymagań zaliczyć można pożądane rezultaty rozpoznania.

3.2.2. Obrona powietrzna (Defensive Counter Air – DCA)

Obrona powietrzna to wszystkie przedsięwzięcia mające na celu wyeliminowanie lub redukcję efektywności działań powietrznych przeciwnika.

Walka przeciwpowietrzna (Anti-Air Warfare – AAW) jest terminem morskim używanym do wskazania, że wymaga się by w wyniku działań zniszczyć lub zredukować do akceptowalnego poziomu powietrzne i raketowe zagrożenie. AAW odnosi się zarówno do aktywnej jak i pasywnej obrony powietrznej, obejmuje także OCA i SEAD.

Obrona powietrzna obejmuje aktywne i pasywne środki obronne. Aktywne działania obrony powietrznej, są przeprowadzane w celu wykrycia, zidentyfikowania i zniszczenia obiektów latających przeciwnika, które mogły by stanowić zagrożenie dla sił i obiektów sojusznicych. Pasywna obrona powietrzna składa się ze środków, które zwiększają możliwość przetrwania sił i obiektów sojusznicych i ich zabezpieczenia przed powietrznym atakiem przeciwnika czy innym zagrożeniem. Działania i kierowanie obroną powietrzną NATO są zintegrowane i skoordynowane na obszarze lądu i morza. Różnice pomiędzy obroną powietrzną obszarów dowodzenia lądowego a AAW obszarów operacji morskich dotyczą dowodzenia i taktyki. Jednakże mimo pewnych różnic pojęcie „obrona powietrzna” obejmuje AAW.

Aktywne działania obrony powietrznej są prowadzone w czasie pokoju i wojny. W czasie pokoju działania te obejmują ciągły nadzór przestrzeni powietrznej NATO w celu zapewnienia wczesnego ostrzegania przed atakiem oraz uniemożliwienia przeciwnikowi przeprowadzania rozpoznania i akcji zaczepnych nad terytorium NATO. W czasie wojny aktywne działania obrony powietrznej są przeprowadzane, razem z ofensywnymi działaniami przeciwpowietrznymi (OCA).

Pasywna obrona powietrzna obejmuje wszystkie inne niż aktywna obrona przedsięwzięcia, podjęte w celu zminimalizowania efektów działań powietrznych przeciwnika. Nie łatwym jest całkowite zatrzymanie zdeterminowanego ataku ale obrona pasywna może zmniejszyć jego efekty.

Pasywna obrona obejmuje przedsięwzięcia:

- Rozproszenie;
- Fizyczną ochroną personelu i materiałów;
- Zdolność naprawy lotnisk (ADR);
- Maskowanie;
- Mylenie (fizyczne/elektroniczne);

- Mobilność sił;
- Kontrola emisji (EMCON);
- Monitorowanie skażenia nuklearnego/ biologicznego / chemicznego;
- Odkazanie.

Uwagi na temat planowania obrony powietrznej. Zagrożenie powietrzne obejmuje wszystkie działania przeciwnika związane z użyciem systemów i broni przeciwnika wraz z systemami wspierającymi, które są skierowane przeciwko siłom sprzymierzonym. W czasie pokoju efektywny system obrony powietrznej będzie zmierzał w istocie do zapobiegania zagrożeniom. W planowaniu obrony powietrznej należy wziąć pod uwagę:

Strukturę. Struktura systemu obrony powietrznej będzie zależna od rozmiaru i zasięgu zagrożenia, dostępnych zasobów, geograficznych właściwości chronionego obszaru oraz położeniu i gęstości istotnych punktów.

Sytuację powietrzną. W celu zapewnienia efektywnego wykorzystania do zwalczania zagrożenia powietrznego samolotów, rakiet i innej broni, siły obrony powietrznej muszą otrzymać informacje dotyczące sytuacji powietrznej. Informacje otrzymane z rozpoznania mogą podkreślać jeden rodzaj zjawiska lub przekazywać wyniki całościowej obserwacji.

Rodzaje obrony powietrznej. Podstawowymi rodzajami OP są:

- Obrona obszaru – obrona rozległego obszaru;
- Obrona punktowa – bezpośrednia ochrona istotnych elementów lub obiektów;
- Samoobrona – zdolność własnych jednostek do samoobrony przed bezpośrednimi atakami przy użyciu organicznych środków.

Wczesne ostrzeżenie. Najbardziej wczesne jak to tylko możliwe wykrycie zagrożenia w celu uzyskania maksymalnego czasu reakcji, jest istotne dla przebiegu działań obrony powietrznej. Wczesne ostrzeżenie może być osiągnięte przez optymalne wykorzystanie wszystkich sensorów np. radarów, wczesnego ostrzeżenia powietrzno – desantowego (AEW), środków wspomaganie elektronicznego (ESM) i źródeł wizualnych i wywiadu.

Głęboka obrona. Przeciwnik powinien być atakowany w jak najdłużej w czasie jego wykonywania zadań. Zaangażowanie powinno być kontynuowane tak długo, jak to tylko możliwe. Można to osiągnąć przez stacjonowanie / rozwinięcie wzajemnie wspomagających się jednostek czy formacji wyznaczonych do obserwowania i sukcesywnego osłabiania przeciwnika.

Rozproszenie/koncentracja. Mimo, że obrona powietrzna może wymagać rozproszenia, inne względy mogą wskazywać na potrzebę koncentracji wojsk.

Działania elektroniczne (EW). ESM to rozpoznanie aktywnych źródeł emisji elektromagnetycznej przeciwnika w celu określenia układu wojsk, towarzyszących zagrożeń i wczesnego ostrzegania przed atakiem. ECM to przeciwdziałanie elektroniczne, które zapewnia wyciszenie, mylenie i zagłuszanie, co zwiększa efektywność działania obrony powietrznej. ECCM to działania osłaniające efektywność użycia własnych środków elektronicznych w warunkach stosowania walki elektronicznej EW przez przeciwnika.

Właściwości uzbrojenia. Cele przeciwnika mogą być zwalczane przez samoloty lub pociski klasy ziemia – powietrze. Pomimo, że najlepszym rozwiązaniem byłoby wykorzystanie tych środków w ścisłej integracji z systemem obrony powietrznej, to mogą być one użyte autonomicznie i z tego względu należy ściśle określić zasady ich wykorzystania.

- **Samoloty**, ze względu na swoją elastyczność, mobilność i wielokrotność użycia, mogą być użyte zarówno w obronie obszaru jak i w obronie punktowej, w zależności od potrzeb. Jest to najbardziej wiarygodny środek identyfikacji powietrznej i interwencji, o istotnym znaczeniu w okresie pokoju i kryzysu.
- **Naziemne siły OP (Groun Based Air Defence - GBAD).** Należą do nich systemy rakiet przeciwlotniczych (SAM) z szeroko zróżnicowanym zakresem i możliwościami, jak również artyleria przeciwlotnicza (AAA).

Żaden pojedynczy system broni nie może spełnić efektywnie wszystkich wymogów obrony powietrznej. W celu przygotowania się na każde zagrożenie ze strony przeciwnika należy używać różnego typu broni. Systemy broni muszą być zintegrowane w taki sposób, żeby możliwości każdego systemu były maksymalnie wykorzystane.

Dowodzenie i kontrola. Szczegóły dotyczące dowodzenia i kierowania zasobami lotnictwa taktycznego i obrony powietrznej są zawarte w innych opracowaniach. Jednakże ogólnie należy podkreślić, że w obrębie systemu zintegrowanej obrony powietrznej NATO (NATO Integrated Air Defence System - NATINADS) który posiada oddzielną strukturę dowodzenia i kierowania, zarówno siły lądowe jak i morskie mogą używać swoich zestawów broni przeciwlotniczej. W związku z tym wymagana jest koordynacja i kooperacja pomiędzy tymi ostatnimi i NATINADS ze zwróceniem szczególnej uwagi na ląd i morze.

Ląd. Dowódca obrony powietrznej kieruje i koordynuje wszystkimi działaniami OP w obrębie obszaru swojej odpowiedzialności. Ponadto, niezbędna będzie bliska koordynacja pomiędzy powietrznymi i lądowymi działaniami, w celu uniknięcia konfliktów. Jest to szczególnie ważne w odniesieniu do strefy działań bojowych.

Morze. Odpowiedzialność za prowadzenie AAW spoczywa na dowódcy grupy taktycznej (OTC). Tym nie mniej, jeśli sytuacja taktyczna tego wymaga, szczególnie kiedy rejon działania jest obszerny, OTC może przekazać całość lub część obowiązków na ręce dowódcy sił AAW (FAAWC). Obszar działań AAW może zostać podzielony na sektory, każdy z desygnowanym dowódcą.

Siły morskie posiadające zdolność obrony powietrznej będą w stanie przyczyniać się do działań obrony powietrznej zapewniając wczesne ostrzeżenie oraz wciąganie do działań samolotów przeciwnika. Oczywiście jest, że istotna jest współpraca z tymi siłami. Odnośni dowódcy muszą wzajemnie uzgodnić procedury współpracy pomiędzy siłami morskimi i systemami naziemnymi.

Działania obrony powietrznej. Normalne zadanie wykonywane w ramach obrony powietrznej składa się z:

- Wykrycia (Detection);
- Identyfikacji (Identification);
- Oceny (Assessment);
- Transmisji informacji taktycznych (Transmission of tactical information);
- Przydziału środka zwalczania (Assignment of weapons);
- Kontroli środka zwalczania (Control of weapons);
- Zwalczania lub interwencji (Engagement or intervention);

- Wyprowadzenia z walki (Recovery of aircraft).

Zastosowanie samolotów myśliwskich w obronie powietrznej. Wykrycie obcych samolotów powinno rozpocząć się tak szybko jak to tylko możliwe. W procesie wykrywania można użyć radarów obrony powietrznej. Kierowanie może różnić się w zależności od okoliczności taktycznych mogą być użyte różne metody działania. Samoloty myśliwskie obrony powietrznej mogą być wykorzystane na dwa podstawowe sposoby: naziemnego/napokładowego dyżuru (Ground Alert) lub powietrznego patrolowania bojowego (Combat Air Patrol – CAP).

Dyżur naziemny. Stan, w którym samoloty dyżurując na ziemi/pokładzie są w pełni gotowe i wyposażone, z załogami bojowymi będącymi w gotowości do startu w przeciagu określonego, krótkiego okresu czasu (zwykle 15 min.) po otrzymaniu rozkazu wykonania zadania.

Powietrzny patrol bojowy to patrol lotniczy wykonany nad obszarem przeznaczenia, ponad obszarem krytycznym strefy bojowej lub ponad obszarem obrony powietrznej wykonywany dla celów wykrycia i zniszczenia samolotów przeciwnika zanim osiągną swój cel. Powietrzny patrol bojowy może być najlepszym sposobem wykorzystania samolotów myśliwskich dla celów obrony powietrznej, kiedy zawodzi wczesne ostrzeżenie. Ze względu na ograniczoną ilość lotnictwa myśliwskiego, stworzenie ciągłości działań może okazać się trudne.

Towarzyszenie (eskorta powietrzna) (Air Escort). Samoloty myśliwskie mogą być wykorzystane jako powietrzna eskorta do takich zadań jak powietrzne zadania ofensywne (łącznie z ASW), AEW, rozpoznanie lotnicze, ratunek powietrzny, nagła ewakuacja czy tankowanie w powietrzu.

Naziemne siły OP (GBAD). Zagrożenie powietrzne może być powstrzymane przez przeciwlotnicze pociski rakietowe (SAM) lub artylerię przeciwlotniczą (AAA). Dowodzenie i kierowanie są zwykle wykonywane przez CAOC, CRC i SAMOC. W zależności od potrzeby w czasie wojny, w celu wydobycia maksimum możliwości nowoczesnych rakiet przeciwlotniczych SAM i innych systemów obrony powietrznej z naziemną lokalizacją, jak najwięcej funkcji dowódczych będzie przydzielonych szczeblom jak najbardziej zbliżonym do jednostki ogniowej. Jednostki te mogą być utrzymywane w wysokim stopniu gotowości przez wydłużone okresy czasu, jeśli wymaga

tego sytuacja taktyczna. Dowodzenie operacją przeciwpowietrzną zostanie jednak utrzymane na najwyższym szczeblu.

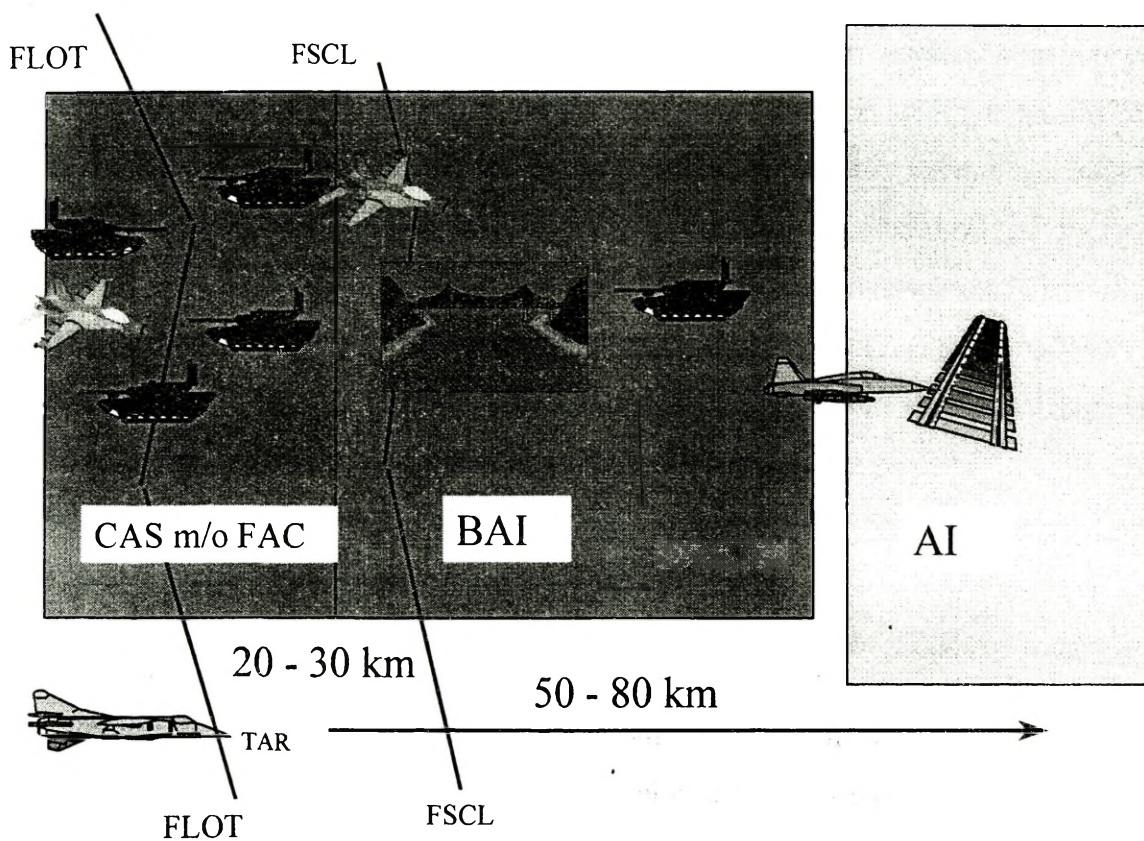
Powiązania pomiędzy obroną powietrzną a kontrolą przestrzeni powietrznej. Obrona powietrzna jest przeprowadzana na całej głębokości przestrzeni powietrznej, w której działają różne rodzaje samolotów oraz raket/pocisków i artylerii. Tak więc różne systemy broni obrony powietrznej muszą być nie tylko zintegrowane ze sobą dla uzyskania maksimum bezpieczeństwa i efektywności, lecz również w pełni skoordynowane z innymi użytkownikami przestrzeni powietrznej. Całokształt systemów broni i różniące się wymagania użytkowników przestrzeni powietrznej będą prowadziły do kompromisowego ustalenia planu kontroli przestrzeni powietrznej. Zasady kontroli powietrznej opisane są w ATP-40, a szczegóły wydane w Regionalnych planach kontroli przestrzeni powietrznej.

3.3. Działania powietrzne przeciwko zasobom naziemnym lub nawodnym przeciwnika

Właściwości ofensywnych samolotów taktycznych, pozwala NATO przeprowadzać działania powietrzne przeciwko zasobom naziemnym lub nawodnym przeciwnika nad znacznym obszarem. Celem tych działań, które mogą być skierowane przeciwko siłom lądowym lub morskim jest zniszczenie, neutralizacja, degradacja lub zmniejszenie potencjału militarnego przeciwnika.

Na działania powietrzne przeciwko zasobom naziemnym lub nawodnym przeciwnika składają się:

- Izolacja lotnicza (AI);
- Ofensywne wsparcie lotnicze (OAS):
 - Izolacja lotnicza pola walki (BAI);
 - Bezpośrednie wsparcie lotnicze (CAS);
 - Taktyczne rozpoznanie powietrzne (AR);
- Taktyczne wsparcie lotnicze operacji morskich (TASMO).



Rys.2. Działania powietrzne przeciwko zasobom napowierzchniowym przeciwnika.

3.3.1. Izolacja lotnicza (AI)

Izolacja lotnicza (Air Interdiction – AI) jest definiowana jako działania powietrzne przeprowadzane w celu zniszczenia, neutralizacji lub osłabienia potencjału wojskowego przeciwnika zanim mógłby być wykorzystany przeciwko siłom sprzymierzonym. Izolację tą prowadzi się w takiej odległości od sił sprzymierzonych, żeby szczegółowa koordynacja każdego zadania lotniczego z ogniem i ruchem sił sprzymierzonych nie była wymagana.

W kontekście powyższej definicji potencjał wojskowy przeciwnika oznacza te siły, które nie uczestniczą w bezpośredniej walce, jego zaopatrzenie (szczególne to przeznaczone dla sił walczących) i środki, którymi rezerwowe siły i zaopatrzenie przemieszczają się. Działania AI mają na celu zapobieganie ruchom (przemieszczaniu się) przeciwnika do, w obrębie i z obszaru walki. Izolacja lotnicza jest bardzo efektywna w atakowaniu sił drugiego lub kolejnych rzutów. W ten sposób celami izolacji stać się mogą skupiska oddziałów lub pojazdów, pociągi i konwoje z dostawami, statki.

statki bojowe i dostawcze, siły desantowe, ośrodki łączności, sztaby główne, itp. Atakowanie powyższych celów wymaga zwykle penetracji terytorium przeciwnika. Ze względu na swoje właściwości, samoloty zwykle spełniają główną rolę w izolowaniu. Jakkolwiek, można również użyć broni raketowej klasy ziemia – ziemia. Decyzje dotyczące wyboru celów działania i przydzielania środków (zasobów) odnośnie izolacji muszą być określane wspólnie.

Planowanie AI. Szczegółowe zaplanowanie i wykonanie kampanii, której celem będzie izolacja może zredukować potencjał wojskowy przeciwnika do poziomu, który poważnie ograniczy jego zdolność kontynuowania efektywnych działań na pełną skalę. Celowym byłoby osiągnięcie takiego efektu tak szybko i ekonomicznie jak to możliwe. W sytuacji kiedy siły przeciwnika posuwają się nie napotykając na opór, być może ze względu na niepełne wykorzystanie sił sojuszniczych, ataki AI mogą być jedyną metodą powstrzymania natarcia. Takie ataki miałyby bezpośredni wpływ na bitwę. Tym niemniej, działania AI normalnie nie wywołują natychmiastowego efektu na obszarze bezpośredniej walki. Tak więc efektywność programu AI (opartego na analizie wpływu AI na obszar bitewny) może być trudna do określenia aż do momentu uzyskania klarownego rozwoju sytuacji po pewnym czasie. Z tego powodu w trakcie planowania AI należy przeprowadzić szczegółową analizę następujących czynników:

Względy polityczne. Względy polityczne mogą mieć wpływ na działania AI na szczeblu strategicznym. Na niektórych obszarach mogą obowiązywać ograniczenia; w niektórych sytuacjach siły NATO mogą być zmuszone do omijania określonych obszarów. Takie sytuacje mogą pojawiać się kiedy siły przeciwnika miałyby wykorzystać obszary neutralne graniczące z terytorium sił sprzymierzonych. Jest to szczególnie prawdziwe we wczesnym stadium konfliktu. Restrykcje mogą być nałożone na pewien rodzaj celów, które mogą być zaatakowane, w celu powstrzymania niepożądanego rozwoju działań.

Kontynuacja wysiłku. Intensywność działań AI powinna być bezpośrednio związana z możliwością przeciwnika do przemieszczania i manewrowania swoimi siłami oraz do przywracania sprawności. W niektórych sytuacjach może okazać się konieczne prowadzenie stałych i powtarzających się działań AI przez długie okresy czasu, bez względu na pogodę i oświetlenie, w celu wywarcia pozytywnego wpływu

na bitwę naziemną. Tak więc w celu najbardziej efektywnego wykorzystania dostępnych sił powietrznych należy ostrożnie zbalansować – wyważyć różne priorytety.

Wielokierunkowe działanie. Kompania izolacji skierowana przeciwko zapasom i rezerwom przeciwnika może być efektywna tylko wtedy, gdy zasoby te są niezbędne dla jego działań na polu walki. Tak więc, należy równocześnie prowadzić zintensyfikowane działania lądowe (lub morskie) i izolację pola walki (BAI) w celu przyspieszenia zużycia sił przeciwnika w strefie działań bojowych. To z kolei łącznie z redukcją przepływu sił drugiego rzutu spowodowanych AI, będzie miało wpływ na efektywność bojową przeciwnika.

Wybór obiektów ataku. Przed wybuchem działań wojennych i w trakcie kampanii AI, w celu utworzenia wykazów potencjalnych obiektów uderzeń, niezbędne jest całościowe, obejmujące całokształt zagadnień i aktualne czasowo rozpoznanie. Czasowe rozpoznanie jest istotne do zidentyfikowania potencjalnych celów w obrębie zapasów przeciwnika i systemu dystrybucji oraz rezerw, kiedy się pojawiają. Cele powinny być poddane selekcji oraz powinny mieć nadane im priorytety ataku. Uwagze powinny podlegać: wrażliwość celu, możliwości obrony przeciwnika, czas ataku, oraz relatywny wkład każdego celu w możliwości przeciwnika.

3.3.2. Ofensywne wsparcie lotnicze (OAS)

Ofensywne wsparcie lotnicze (Offensive Air Support – OAS) jest częścią taktycznego wsparcia lotniczego działań lądowych. Na wsparcie to składają się izolacja lotnicza pola walki (Battlefield Air Interdiction – BAI), bezpośrednie wsparcie lotnicze (Close Air Support – CAS) oraz taktyczne rozpoznanie powietrzne (Tactical Air Reconnaissance – TAR). Ofensywne wsparcie lotnicze to ta część działań powietrznych, która jest prowadzona dla bezpośredniego wspierania działań lądowych.

3.3.2.1. Izolacja lotnicza pola walki (BAI)

BAI jest definiowana jako działania lotnicze przeciwko naziemnym celom przeciwnika, które są w stanie bezpośrednio oddziaływać na siły sprzymierzone, oraz które wymagają wspólnego planowania i koordynacji. Działania izolacji lotniczej pola walki BAI wymagają koordynacji wspólnego planowania, natomiast mogą nie wymagać ciągłej koordynacji podczas etapu wykonawczego (ATP-27).

Ataki izolacji lotniczej pola walki są skierowane przeciwko celom, które są w stanie wywierać niekorzystny wpływ na sprzymierzone siły lądowe. Działania BAI są przeprowadzone w celu opóźnienia, zniszczenia lub neutralizacji sił przeciwnika, które znajdują się na polu walki lecz, z którymi sprzymierzone siły lądowe nie nawiązały jeszcze kontaktu bojowego. BAI może być wykorzystana do izolacji sił przeciwnika w strefie bojowej i uniemożliwienia mu uzupełnienia sił i zapasów oraz ograniczenia swobody manewrowania. Działania BAI są planowane przeciwko celom zlokalizowanym za linią koordynującą wsparcie ogniowe (FSCL).

Planowanie BAI. Działania BAI powinny dotyczyć opłacalnych celów w maksymalnie dostępnym zasięgu w przeciągu jak najdłuższego czasu ograniczanego możliwościami rozpoznania. Pilne potrzeby związane z BAI w nagłych przypadkach mogą być spełnione poprzez wykorzystanie dyżurowania na lotniskach lub przecelowanie samolotów będących w powietrzu. Jeśli to możliwe samoloty CAS powinny posiadać zaplanowane wcześniej obszary/cele BAI, które podlegałyby atakom w przypadku niemożności wykonania bezpośredniego wsparcia lotniczego CAS.

Dla celów działań BAI, poziomy koordynacji i szczegóły integracji będą ustalone przez odnośnych dowódców. W trakcie przeprowadzania powyższych działań blisko linii FSCL, niezbędne jest posiadanie możliwości zmiany kierunku lotu samolotów. Dowódcy powinni ustalić procedury, które zapewnią zadaniom przeprowadzanym blisko FSCL możliwość odwołania, zawrócenia lub zmiany kierunku.

Obiekty zwalczania. BAI mogą być wymierzone w takie cele, jak: działa, pojazdy, oddziały, punkty umocnione, mosty, punkty przewężenia i cele łatwej okazji.

3.3.2.2. Bezpośrednie wsparcie lotnicze (CAS)

CAS jest określane jako: działania powietrzne przeciwko wrogim celom, które są w bliskim zasięgu sił sprzysiężonych, oraz które wymagają szczegółowej integracji każdego zadania powietrznego z ogniem i ruchem tych wojsk.

Zapotrzebowanie na CAS. Siła ognia i mobilność samolotów w działaniach CAS mogą wywołać natychmiastowy wpływ na bitwę lądową. Przykładowo niektóre cele na tym obszarze mogą być niedostępne lub nieosiągalne dla używanej broni z bazy naziemnej lecz mogą być łatwo zaatakowane przez samoloty CAS. Dalej nie zawsze jest możliwe osiągnięcie pożądanej koncentracji ogniowej na wyznaczonych ce-

lach bez efektywnego połączenia mocy ogniowej broni z bazą naziemną oraz samolotów CAS. Wzmocnienie siły ogniowej sił naziemnych przez CAS może mieć znaczący wpływ podczas operacji przełamania lub kontrataku sił sprzymierzonych oraz podczas szturmie przeciwnika lub ataku przez zaskoczenie i jest szczególnie ważne przy wyrównywaniu braków siły ognia naziemnego podczas krytycznych momentów lądowania w operacjach desantu powietrznego i morskiego sił sprzysiężonych.

Zwalczane w CAS obiekty. Do obiektów tych zalicza się: wojska pancerne, pojazdy, pozycje umocnione, mosty i sprzęt z nimi związany, uzbrojone pozycje i ześrodkowania oddziałów. Samoloty CAS mogą niszczyć lub neutralizować dowolny z tych celów. Różna charakterystyka tych obiektów wymaga od samolotów CAS zdolności przenoszenia różnych rodzajów broni. (Operacje CAS mogą zawierać zintegrowane użycie samolotów i śmigłowców, co może wymagać specjalistycznych procedur i taktyki).

Uwagi na temat planowania CAS. W trakcie planowania CAS należy uwzględnić następujące czynniki:

Pochodzenie zapotrzebowania na CAS. Zapotrzebowanie na CAS może powstać na każdym szczeblu dowodzenia w obrębie wspomaganych sił lądowych. Zapotrzebowanie na CAS powinno być skonsultowane z właściwymi komórkami przed jego zgłoszeniem. Członkowie sztabu organów dowodzenia lotnictwem taktycznym ustanowionym dla wspieranych sił – na przykład oficerowie łącznikowi lotnictwa (ALO) oraz wysunięci kontrolerzy lotnictwa (FAC) – mogą również zgłaszać zapotrzebowanie na CAS po uzgodnieniu z właściwym dowódcą.

Wymagania odnośnie czasu odpowiedzi. Zapotrzebowanie na CAS może być składane jako planowane lub natychmiastowe. Przy realizacji zaplanowanych działań CAS powstają pewne korzyści ze względu na czas pozostający pomiędzy złożeniem zapotrzebowania i startem samolotów. Zwykle jest wówczas wystarczająco czasu dla odprawy załogi i dopasowania uzbrojenia do celu przed startem. CAS wykonywane na wezwanie jest korzystne ze względu na natychmiastową odpowiedź ale kosztem korzyści związanych z działaniami planowanymi. Korzyści z obydwu rodzajów działań mogą być osiągnięte przy użyciu wielozadaniowych samolotów, które są wyznaczone do dyżurowania naziemnego, pokładowego i w powietrzu. Jakkolwiek należy utrzy-

mać równowagę pomiędzy najbardziej efektywnym użyciem posiadanych zasobów oraz czasem odpowiedzi. Przy wyborze rodzaju działań należy rozważyć następujące czynniki:

Dyżurowanie naziemne lub pokładowe. Nadmierne wykorzystanie samolotów do dyżurowania naziemnego lub pokładowego w celu wsparcia szczególnych jednostek może zahamować wykorzystanie innych jednostek CAS.

Dyżurowanie w powietrzu. Dyżurowanie w powietrzu jest drogie ze względu na godziny lotu samolotu, a wykonalność dyżurowania zależna jest od sytuacji powietrznej. Tankowanie w powietrzu może wydłużyć możliwości dyżurowania samolotów, szczególnie tych oddalonych od bazy.

Dowodzenie i koordynacja. Zasady dowodzenia i koordynacji zasobami lotnictwa taktycznego, łącznie z samolotami CAS, są zawarte w oddzielnych materiałach a uszczegółowione w AAP-27. W przypadku kiedy po konsultacji dowódców z ich sztabami, działania lotnicze zostały przydzielone do CAS, dowódca sił lądowych powinien oznaczyć w jaki sposób ciężar działań jest rozłożony pomiędzy jego formacje; oraz jeśli to właściwe przekazać część kompetencji wykonawczych podległym komórkom dowodzenia dla działań natychmiastowych.

Ośłona kolumn. Samoloty CAS mogą być wykorzystane do zabezpieczenia konwoju ciężarówek, pociągów, pojazdów pancernych i śmigłowców. Siły osłony kolumn mogą wykonywać rozpoznanie wizualne na przedzie, tyle i bokach kolumny, nawiązywać kontakt bojowy z siłami naziemnymi przeciwnika, które powstrzymują lub zagrażają postępowi kolumny. Należy zapewnić naprowadzanie przez powietrzne lub naziemne elementy naprowadzania FAC, w celu koordynacji i sprawowania dowodzenia nad samolotami CAS.

3.3.2.3. Taktyczne rozpoznanie lotnicze (TAR)

Taktyczne rozpoznanie lotnicze jest omówione w rozdziale 2.3.1.

3.3.3. Taktyczne wsparcie lotnicze operacji morskich (TASMO)

Misje TASMO mogą być wykonywane niezależnie lub w koordynacji ze sprzymierzonymi siłami morskimi, łącząc unikalne właściwości sił powietrznych i

morskich w działaniach przeciwko wspólnemu zagrożeniu lub w wypełnianiu wspólnych celów.

Uwagi na temat planowania TASMO. Załogi powietrzne uczestniczące w TASMO powinny rozumieć szczególny charakter tej operacji. Może to być osiągnięte przez krótką informację ze strony oficera łącznikowego sił morskich lub przez lekturę ATP-34. W trakcie planowania TASMO należy wziąć pod uwagę następujące aspekty:

Wytyczenie tras lotniczych. Wytyczając trasy samolotów do osiągnięcia celów należy wziąć pod uwagę morskie strefy ostrzału rakiet i strefy zaangażowania samolotów myśliwskich (MEZ/FEZ) oraz zasięg rozpoznania (ISR) każdej z sił.

Wsparcie ataku. Możliwości samolotów taktycznych do podjęcia działań wsparcia morskiego może zostać ograniczona warunkami pogodowymi, niepewnością dokładnej lokalizacji przeciwnika lub ograniczeniami sprzętu nawigacyjnego. Pomoc taktyczna w lokalizacji celu może być zapewniona przez jednostki naziemne lub powietrzne. Ogólnym terminem określającym taką pomoc jest wsparcie ataku.

Działania nad wodami przybrzeżnymi. W czasie działań nad wodami przybrzeżnymi mogą być wykorzystane zmodyfikowane procedury. Szczegóły będą uzależnione od warunków lokalnych i potencjału lotniczego dostępnego na tym obszarze.

3.4. Rozpoznanie i śledzenie

Uwagi ogólne. Niniejszy rozdział rozważa zagadnienia rozpoznania i śledzenia tylko w kontekście działań powietrznych. Do prowadzenia rozpoznania i śledzenia angażowana jest większość istniejącego sprzętu lotniczego a uzyskane informacje kolekcjonowane i obrabiane są centralnie. Zasoby rozpoznania powietrznego podlegają kierowaniu raczej jako część strategicznych działań niż taktycznych. Podane to ustalenia dotyczą wszystkich czynników i wszystkich celów, dla których informacje są zbierane, łącznie z takimi specjalistycznymi obszarami rozpoznania jak rozpoznanie sygnałowe SIGINT.

Istota rozpoznania w okresie pokoju. W okresie pokoju informacje są zbierane z licznych źródeł i dotyczą aspektów politycznych, ekonomicznych i wojskowych państw, które uważa się za potencjalnych przeciwników. Ogólne informacje ze wszystkich tych źródeł są zbierane i analizowane, tak że możliwe jest tworzenie lub

uzupełnianie zasobów informacyjnych (bazy danych). Decyzja rozwinięcia wojsk w celu odparcia agresji jest oparta na tym właśnie rozpoznaniu, tak więc użycie takiego rozpoznania oraz wynikających z niego informacji może być uważane za strategiczne w swojej istocie. Także kompetentne władze odpowiedzialne za formowanie sił zbrojnych uzależnione są od wyników rozpoznania w trakcie określenia zadań i struktury wojska.

Istota rozpoznania w okresie kryzysu. W okresie kryzysu należy prowadzić ciągle rozpoznanie obszarów granicznych i wód międzynarodowych w celu określenia zamierzeń przeciwnika i zagrożeń dla sprzymierzonych sił naziemnych i powietrznych. Można do tego włączyć rozpoznanie dystansowe, prowadzone z odległych obszarów i penetrujące tak daleko w głąb obszaru przeciwnika jak to tylko możliwe.

Istota rozpoznania w czasie wojny. Po tym jak wojska zostały rozwinięte w celu odparcia agresji, oraz podczas działań wojskowych, które mają nastąpić, wzrasta zapotrzebowanie na informacje. Znaczna część tych informacji jest niezbędna do dokonywania analizy sytuacji i podejmowania szybkich decyzji taktycznych. Informacje te zatem muszą nadawać się do natychmiastowego użytku bez żadnej oceny (szacunku). Zawsze jednak pozostaje potrzeba ciągłego uzupełniania baz danych rozpoznania, szczególnie tych na temat systemów dowodzenia sił przeciwnika. Takie rozpoznanie może pochodzić z informacji zebranych specjalnie dla tego powodu lub z informacji zebranych początkowo dla natychmiastowego użycia w swoim nie zmienionym stanie. Uwzględniając powyższe wykorzystanie informacji, których większość została zebrana po rozwinięciu wojsk dla odparcia agresji oraz podczas mogącego wystąpić konfliktu, może być rozważana jako taktyczne w swej istocie, bez względu na to kto je prowadzi.

Cykl rozpoznania na szczeblu taktycznym. Procedury realizowane podczas okresu od zapotrzebowania na rozpoznanie (z zamiarem taktycznego wykorzystania w obrębie sił łączonych) aż do otrzymania tych informacji mogą być określone jako cykl rozpoznania taktycznego.

3.4.1. Taktyczne rozpoznanie powietrzne (Tactical Air Reconnaissance - TAR)

Działania TAR mają na celu spełnianie zapotrzebowań wojsk lub dowódców komponentów prowadzących naziemne i powietrzne działania. TAR jest przeprowadzane dla wsparcia powietrznych, morskich i lądowych działań i znajduje odbicie we wszystkich rodzajach ofensywnych działań powietrznych. Działania TAR są przeprowadzane w celu dostarczenia zsynchronizowanych informacji zobrazowanych wizualnie i/lub zarejestrowanych czujnikami. Na ich podstawie opracowana jest informacja dla wszystkich połączonych sił na danym obszarze bez względu na dyspozycje, układ, lokalizacje, aktywność i ruchy wrogich wojsk oraz emisje elektroniczne przeciwnika. Rozpoznanie na obszarach morskich uwarunkowane jest obserwacją morską. Siły TAR powinny być w stanie działać we wszystkich warunkach pogody, używając szerokiej gamy sposobów z szerokim spektrum sensorów.

Użycie wyników rozpoznania. Wszystkie informacje zebrane przez TAR powinny być zinterpretowane, ocenione i transmitowane w najbliższym realnym czasie. Efektywne wykorzystanie informacji na temat celu prowadzi do właściwej odpowiedzi przy użyciu właściwych sił. Działania TAR dostarczają również informacji o efektach uderzenia, a także informacji meteorologicznych, hydrograficznych i geograficznych określonego obszaru.

Cykl rozpoznania. Procedury realizowane w okresie od zapotrzebowania na informacje taktyczne aż do ich otrzymania, w żądanej formie, jest ogólnie znany jako cykl rozpoznania.

Uwagi na temat planowania TAR. W trakcie planowania operacji TAR należy uwzględnić:

Zapotrzebowanie na informacje. Zapotrzebowanie na informacje lub rozpoznanie może wywodzić się z dowolnego szczebla dowodzenia i komponentu sił zbrojnych. W wielu przypadkach zapotrzebowanie te może być spełnione dzięki istniejącej bazie danych lub innym środkom. Kiedy jest to niemożliwe należy użyć sił TAR w celu uzyskania informacji.

Względy polityczne. Na operacje TAR mogą być nałożone restrykcje ze względów politycznych. Restrykcje te mogą dotyczyć zasięgu penetracji terytorium

przeciwnika, odległości, na którą można się zbliżyć oraz obszarów, nad którymi można przelatywać. Ważne jest aby w stosunku do operacji TAR restrykcje te utrzymywane były jako absolutne minimum. W przypadku kiedy nadmierne ograniczenia stosują się do załogowych operacji powietrznych należy rozważyć możliwość użycia pojazdów bezzałogowych.

Zapotrzebowania. W większości sytuacji istnieje zapotrzebowanie na zaplanowane oraz natychmiastowe misje TAR. Zadania te mają na celu wsparcie działań przeciwpowietrznych, izolacji powietrznej oraz innych zaplanowanych działań powietrznych i naziemnych. Są one z góry zaplanowane lub natychmiastowe. Jakkolwiek zapotrzebowanie na natychmiastową reakcję, jeżeli odnosi się to do TAR, oznacza okres pomiędzy czasem nad celem i czasem dostarczenia informacji, w požądanej formie, do osoby zamawiającej. Wiele obiektów rozpoznania ma charakter wysoce mobilny i zebrane o nich informacje powinny być transmitowane w czasie rzeczywistym lub prawie rzeczywistym. Natychmiastowe wykonanie TAR występuje kiedy istnieje zapotrzebowanie na szybką reakcję. Czas reakcji może być zmniejszany przez utrzymywanie samolotów na ziemi, pokładzie lub w powietrzu w stanie gotowości oraz przez transmisję informacji z systemów rozpoznania w czasie rzeczywistym.

Wybór metod rozpoznania. Do metod, dzięki którym gromadzone są informacje przez siły TAR należą:

- obserwacja wizualna z wykorzystaniem lub bez instrumentów;
- zapis obrazu oparty na:
 - naturalnym lub sztucznym świetle;
 - promieniowaniu podczerwonym;
 - zjawiskach akustycznych;
 - promieniowaniu radiolokacyjnym;
- zapis promieniowania elektromagnetycznego.

Metody zbierania informacji zależą od wykorzystania różnego rodzaju czujników a osiągnięte wyniki zależą od warunków środowiskowych i charakteru celów i obszarów na których się znajdują. Przy doborze obiektu i czujnika należy wykazać szczególną uwagę; wszędzie tam gdzie to możliwe należy korzystać z kilku typów czujników dla każdego zadania. Jest to potrzebne dla uwzględnienia różnych charakte-

rystyk środowiska i poprawienia szansy zebrania wymaganych informacji oraz jeżeli zachodzi potrzeba przeprowadzenia weryfikacji.

Dowodzenie i koordynacja. Dowodzenie realizowane jest przez system dowodzenia sił powietrznych. Zapotrzebowanie na TAR może przekroczyć wielkość posiadanych zasobów. Z tego powodu zasoby TAR muszą być kierowane przez wyższy szczebel. Układ taki wymaga szczególnej uwagi skierowanej na rozwój procedur operacyjnych dla podniesienia efektywności oraz szczegółowych ustaleń dowódczych w zakresie szczegółowej integracji taktycznego rozpoznania powietrznego z wsparciem powietrznym lub ogniowym.

W celu zminimalizowania opóźnienia pomiędzy pozyskaniem informacji a ich otrzymaniem przez potencjalnego użytkownika, należy udostępnić odpowiednie urządzenia i obiekty oraz zaplanować odpowiednie procedury. Idealnie informacje powinny być pozyskiwane i transmitowane w czasie rzeczywistym lub prawie rzeczywistym. Składający zapotrzebowanie powinien uwzględnić pewne opóźnienie w cyklu rozpoznania pomiędzy czasem kiedy cel zostaje wybrany oraz kiedy informacje są dostępne.

3.4.2. Śledzenie

Śledzenie jest definiowane jako: systematyczna obserwacja przestrzeni powietrznej, obszarów naziemnych lub nawodnych, miejsc, osób lub rzeczy, poprzez środki wizualne, słuchowe, elektroniczne, fotograficzne i inne (AAP-6).

Cele i obiekty. W okresie pokoju informacje na temat aspektów politycznych, ekonomicznych i wojskowych potencjalnego przeciwnika są zbierane przy użyciu różnych źródeł. Po dokonaniu analizy informacje te stanowią wiedzę, która przez porównanie z poprzednio pozyskanymi bazami danych umożliwia generację wskazówek i ostrzeżeń przed tymi działaniami, które stanowią zagrożenie dla NATO. W czasie okresów napięcia ciągła obserwacja zamierzeń potencjalnego przeciwnika będzie skoncentrowana na poprzednio wykrytych zagrożeniach dla sprzymierzonych sił lądowych, morskich i powietrznych. Po rozwinięciu wojsk w celu odparcia agresji i podczas mogących wyniknąć operacji wojskowych, zapotrzebowanie na informacje stale wzrasta.

Śledzenie odnosi się do szczebli zarówno strategicznych jak i taktycznych, pomimo że sposoby zbierania informacji mogą się różnić. Aspekty strategiczne nie są przedmiotem rozważań w niniejszym opracowaniu, w którym rozważane są jedynie aspekty operacyjnego i taktycznego użycia sił powietrznych.

Wykorzystanie zasobów lotnictwa taktycznego. Zasoby lotnictwa taktycznego są głównie wykorzystywane raczej do zbierania informacji dla potrzeb rozpoznania tj. zdobywania natychmiastowej informacji o obiektach niż długoterminowych zadań śledzenia.

Użycie bezzałogowych pojazdów powietrznych (UAVs) dla celów taktycznego rozpoznania i śledzenia. UAVs (samoloty bezzałogowe lub zdalnie sterowane pojazdy) mogą być wykorzystane jako platformy dla sensorów (systemów rozpoznania) w celu zbierania danych (informacji) wymaganych odnośnie pozycji przeciwnika, ruchów, obiektów i urządzeń, obrony itp. Ostatnio ich użyteczność i skala użycia gwałtownie rosną i w coraz większym stopniu przejmują one zadania rozpoznawcze wykonywane przez samoloty załogowe.

3.5. Działania taktycznego lotnictwa transportowego

Działania taktycznego lotnictwa transportowego zdefiniowane są jako przemieszczanie pasażerów i ładunków w granicach teatru działań wojennych przez prowadzenie:

- Działań powietrznych (Airborne Operations):
 - ataku spadochronowego (Parachute Assault);
 - śmigłowcowego ataku szturmowego (Helicopter Borne Assault);
 - lądowania powietrznego (Air Landing);
- Lotniczego wsparcia logistycznego (Air Logistic Support);
- Misji specjalnych (Special Missions);
- Zadań medycznej ewakuacji (Aeromedical Evacuation)

Właściwości sił taktycznego lotnictwa transportowego

Dowódcy taktyczni wymagają mobilności od sił bojowych a stale dostępny transport jest niezbędny aby dowódca mógł stanowczo reagować na działania przeciwnika lub niepewną sytuację polityczną. Właściwości taktycznego lotnictwa trans-

portowego, sprawiają, że staje się ono najlepszym sposobem spełnienia tych wymagań w kontekście czasu, odległości i dostępności. Taktyczne lotnictwo transportowe może stanowić podstawowy lub jedyny sposób przewozu dostępny dla wykorzystania w obrębie krytycznych obszarów. Jest ono tak stworzone aby zapewniało elastyczne i odpowiednie do potrzeb wsparcie dla wszystkich elementów sił wojskowych. Zadaniem taktycznego lotnictwa transportowego jest przemieszczanie we właściwym czasie personelu, sprzętu i dostaw, jako wsparcie dla celów wojskowych i państwowych. Ze względu na ograniczony charakter zasobów lotniczych, muszą być one szczegółowo planowane w celu osiągnięcia największych korzyści.

Działania taktycznego lotnictwa transportowego mogą być prowadzone przez szeroki zakres samolotów transportowych, od lekkich śmigłowców do ciężkich samolotów. Kiedy śmigłowce przenoszą stosunkowo lekkie ładunki na krótkie odległości, mają istotną, elastyczną właściwość działania prawie z każdego miejsca. Podstawowe korzyści samolotów stałopłatów to szybkość, zasięg oraz ładowność. Wszystkie te elementy są decydujące w większości działań taktycznych. W przeciwieństwie do samolotów stałopłatów śmigłowce oferują możliwość działania z powierzchni nieprzygotowanych. Połączenie tych środków zapewni dowódcy wymaganą mobilność i elastyczność.

Rodzaje działań taktycznego lotnictwa transportowego. Do działań taktycznego lotnictwa transportowego zalicza się:

Lotnicze wsparcie logistyczne. Działania lotniczego wsparcia logistycznego są definiowane jako: działania powietrzne wyłączając operacje desantu powietrznego, przeprowadzone w obrębie teatru działań wojennych w celu dystrybucji i wymiany personelu, sprzętu i dostaw. Wszystkie techniki dostaw używane w desancie powietrznym mogą być wykorzystane. Działania taktycznego lotnictwa transportowego mogą prowadzić uzupełnienie dostaw dla sił desantowych aż do chwili ustalenia transportu naziemnego; mogą uzupełniać system dostaw naziemnych lub być jedynym systemem dostaw na krótki okres czasu.

Ruch powietrzny to transport powietrzny jednostek, personelu, zapasów i sprzętu łącznie ze zrzutami lotniczymi i lądowaniami. Ruch powietrzny jest wykorzystywany do szybkiego transportu formacji i jednostek do nowo rozwiniętych obszarów

oraz do ewakuacji. Możliwość ruchu powietrznego powiększa gotowość operacyjną jednostek bojowych. W okresie napięcia staje się ważnym instrumentem zarządzania kryzysowego w rozwijaniu sił bojowych. W czasie wojny, rozwinięcie i uzupełnienia przy użyciu ruchu powietrznego będą ważną funkcją samolotów transportowych.

Działania powietrzno – desantowe są definiowane jako działania zawierające ruch sił bojowych i ich wsparcia logistycznego do obszaru przeznaczenia drogą powietrzną. Siły bojowe i ich wsparcie mogą wylądować lub być zrzucone ze stałopłatów lub śmigłowców. Działania te mogą być zaplanowane dla osiągnięcia różnych celów. Są zwykle skierowane na tyły lub boki (flanki) pozycji przeciwnika lub przeznaczone do przeprowadzania nękających/dywersyjnych ataków. Siły bojowe dowieszone nad obszar docelowy zwykle wymagają wsparcia logistycznego aż naziemne połączenie zostanie wykonane.

Medyczna ewakuacja powietrzna to ruch pacjentów do i pomiędzy obiektami pomocy medycznej przy użyciu transportu powietrznego.

Medyczna ewakuacja powietrzna podlega odpowiedzialności dowódcy komponentu powietrznego, który zapewnia obsługę ruchu rannych do obszaru pomocy medycznej w strefie tyłowej. Dowódca komponentu lądowego jest odpowiedzialny za ruch ofiar z poziomu jednostki do ośrodków pomocy odpowiedniego szczebla (niezależnie od tego czy używane są do tego samoloty powietrzne, lądowe czy morskie). Dowódca komponentu powietrznego przekazuje zwykle odpowiedzialność za medyczną ewakuację powietrzną na rzecz dowódcy transportu lotniczego, który odpowiada za ustanowienie zorganizowanego systemu ewakuacji ofiar.

Wszystkie taktyczne samoloty transportowe powinny być w stanie przyjąć pacjentów na pokład. Dowódca transportu lotnictwa taktycznego może wykorzystać samoloty sanitarne powiększone o samoloty transportowe powracające z lotów do obszarów wyjściowych.

System medycznej ewakuacji powietrznej będzie różnić się wielkością i kompleksowością oraz, w zależności od istoty konfliktu, może zawierać elementy takie jak ośrodki dowodzenia, obiekty dla rannych, zespoły ewakuacyjne, łącznościowe i wsparcia, łącznie ze stosowną siecią łączności.

Działania śmigłowcowe to działania, w których ruch oddziałów, zapasów i/lub sprzętu jest osiągnięty przy użyciu śmigłowców lub samolotów startujących i lądujących pionowo (VTOL). Dowódca jednostki śmigłowcowej (VTOL) otrzymuje dowodzenie i kierowanie środkami śmigłowcowymi (VTOL) wraz z otrzymaniem zadania wsparcia. Wymagana jest koordynacja planowania pomiędzy wspomaganymi i wspomagającymi dowódcami.

Działania niekonwencjonalne. Działania taktycznego transportu lotniczego posiadają możliwości spełniania wymagań działań niekonwencjonalnych i zapewnienia niezbędnej mobilności sił w nie zaangażowanych. Samoloty taktycznego transportu lotniczego posiadają zdolności lub mogą być przystosowane do wypełnienia różnych zadań specjalnych. Zaliczyć do nich można działania tajne (ukryte), oświetlenie oraz wsparcie działań psychologicznych np. zrzuty ulotek lub użycie głośników.

Uwagi na temat planowania taktycznego lotnictwa transportowego. Sprzęt taktycznego lotnictwa transportowego może być wykorzystany do wsparcia działań lądowych, powietrznych lub morskich komponentów sił połączonych. W trakcie planowania działań taktycznego lotnictwa transportowego należy uwzględnić:

Dowodzenie i kontrola. Dostępne środki transportowe a w szczególności zasoby taktycznego lotnictwa transportowego, będą rzadko wystarczające dla symultanicznego spełniania wymagań sił powietrznych, lądowych i morskich. Z tego względu decyzje co do zadań podejmowane są na odpowiednio wysokim szczeblu w celu oceny wymagań odnośnie transportu powietrznego lub dostępnych urządzeń transportowych, priorytetów dostępu oraz decydowania odnośnie przydzielania środków. Należy zwrócić szczególną uwagę czy samoloty nie są wykorzystywane do zadań, które mogłyby być wykonane przy użyciu innych sposobów.

Ustalenia odnośnie dowodzenia i kierowania. Większość państw NATO utrzymuje dowodzenie operacyjne nad większością swoich znaczących zasobów lotnictwa transportowego. Zasoby te mogą być wykorzystane w okresie pokoju do rutynowego wsparcia logistycznego sił zbrojnych przydzielonych do NATO. We właściwym stadium, dowodzenie operacyjne części tych zasobów transportowych może być przekazane dowódcy NATO, pozostając jednocześnie pod narodowym dowodzeniem i kontrolą zgodnie z odpowiednimi ustaleniami.

Pochodzenie zapotrzebowań na taktyczne wsparcie lotnictwa transportowego. Zapotrzebowanie na taktyczne wsparcie lotnictwa transportowego mogą pochodzić z każdego szczebla dowodzenia i z każdego komponentu sił połączonych.

Zapotrzebowanie na reagowanie. Działania taktycznego lotnictwa transportowego mogą być zaplanowane lub natychmiastowe (na wezwanie). Większość działań wymaga szczegółowego planowania dla zapewnienia koordynacji z innymi elementami sił powietrznych, tak więc wymagają wcześniejszego zaplanowania. W pewnych jednak sytuacjach może pojawić się zapotrzebowanie na działania natychmiastowe. Z tego względu część sił taktycznego lotnictwa transportowego powinna być dostępna do natychmiastowego użytku.

Wymagania dla lądowisk i lotnisk. Samoloty taktycznego transportu lotniczego i związanego z nim sprzętu powinny być zaprojektowane w taki sposób aby ich wymagania odnośnie lądowisk i lotnisk w kontekście wielkości i skomplikowania były minimalne, zapewniające w ten sposób łatwość przygotowania lotniska przy minimalnym nakładzie pracy.

Zdolność przetrwania. Ogólnie wydajność samolotów taktycznego lotnictwa transportowego ustępuje większości innych samolotów bojowych pod względem odporności na zwalczanie i samoloty te są zwykle nieuzbrojone lub lekko uzbrojone. Tak więc samoloty taktycznego lotnictwa transportowego są ogólnie bardziej podatne na atak niż inne samoloty bojowe. W trakcie planowania działań taktycznego lotnictwa transportowego należy wziąć pod uwagę specjalne środki w celu osiągnięcia korzystnej sytuacji powietrznej, przynajmniej tymczasowej. Działania wspierające mogą składać się z eskort samolotów myśliwskich, symultanicznych przeciwpowietrznych operacji wspierających, izolacji i innych powietrznych działań wspierających. Działania te mogą zawierać SEAD, maskowanie, zaskoczenie a nawet akcje samoobrony.

Zdolność przenoszenia ładunków. Zdolność przenoszenia ładunków przez samoloty taktycznego lotnictwa transportowego w kontekście masy ładunku i wagi, jest zwykle ograniczona w porównaniu z niektórymi formami transportu naziemnego. Należy zauważyć, że wszystkie systemy transportu w obrębie obszaru bojowego wzajemnie się uzupełniają i powinny być odpowiednio wykorzystywane aby wydobyć zalety każdego systemu.

Szczególne właściwości sił spadochronowych oraz lądujących z powietrza.

Wojska powietrzno – desantowe mogą być wykorzystane do uzyskania zaskoczenia taktycznego i do rozwinięcia sił zbrojnych do niedostępnych w inny sposób pozycji taktycznych. Posiadają wysoki stopień mobilności taktycznej i strategicznej oraz możliwość szybkiego reagowania. W związku z tym wymagają bardzo wysokiego stopnia profesjonalizmu oddziałów i załóg samolotowych oraz podlegają ograniczeniom związanym z pogodą i ilością sprzętu, który może być zrzucony razem z ludźmi. Ograniczenia wywołane przez pogodę różnią się w zależności od używanego sprzętu specjalistycznego.

Lądujące z powietrza siły. Działania desantowe – szturmowe zezwalają na skoncentrowane użycie sił i sprzętu nie przygotowanego do zrzutu lotniczego. Ponadto nie wymagają zaangażowania oddziałów wyszkolonych w takim stopniu jak załogi spadochronowe. Wykorzystanie śmigłowców zezwala na dostarczenie ludzi i sprzętu dokładnie w określone miejsca lądowania.

Siły powietrzno – mobilne. Działania powietrzno – mobilne zezwalają na szybkie wykorzystanie i przerzucenie sił bojowych w celu osiągnięcia zaskoczenia taktycznego. Siły powietrzno – mobilne są zwykle słabo usprzętowane i polegają na śmigłowcach w kontekście mobilności i uzupełniania dostaw. Zaopatrzenie logistyczne musi wziąć pod uwagę potrzebę dużego zapasu paliwa lotniczego. Skoordynowany trening sił naziemnych i załóg lotniczych jest niezbędny do utrzymania profesjonalizmu, szczególnie jeśli śmigłowce nie są częścią sił.

Taktyczne wykorzystanie samolotów strategicznego lotnictwa transportowego. Wszechstronność niektórych samolotów strategicznego lotnictwa transportowego dopuszcza ich użycie w taktycznej roli. Oznacza to, że samoloty te mogą być załadowane poza terenem działań wojennych i przelecieć stosunkowo duże odległości prosto do strefy bojowej. Pełne dowodzenie nad takimi samolotami pozostaje zwykle w kompetencji danego państwa. Dowodzenie operacyjne lub taktyczne każdego samolotu w stosunku do jego szczególnego zadania może być przekazana dowódcy komponentu lotniczego gdy samolot wkracza w rejon działań bojowych.

Strategiczne wykorzystanie samolotów taktycznego lotnictwa transportowego. Możliwości niektórych samolotów taktycznego lotnictwa transportowego do-

puszcza ich użycie w roli strategicznej. Ta podwójna zdolność uwydatnia ogólną elastyczność sił lotnictwa transportowego. Ze względu na fakt, że większość samolotów taktycznego lotnictwa transportowego projektowana jest do wykonania zadań średniego lub krótkiego zasięgu ich wydajność w roli strategicznej jest ekstremalnie ograniczona, chyba że są zdolne do tankowania w powietrzu.

3.6. Wspomagające działania powietrzne

Wspomagające działania powietrzne są niezbędne do pomyślnego przeprowadzenia zasadniczych działań powietrznych takich jak walka o przewagę w powietrzu czy działania przeciwko zasobom naziemnym lub morskim przeciwnika. Wspomagające działania powietrzne odnoszą się to do walki elektronicznej (EW), obezwładnienia obrony powietrznej przeciwnika (SEAD), tankowania powietrznego (AAR) i działań poszukiwawczo-ratowniczych oraz lotniczych działań specjalnych.

3.6.1. Walka elektroniczna (EW)

Walka elektroniczna EW to działania militarne wykorzystujące spektrum elektromagnetyczne, obejmujące przechwytywanie i identyfikację emisji elektromagnetycznych, wykorzystanie energii elektromagnetycznej do zredukowania lub powstrzymania wrogiego użycia spektrum elektromagnetycznego i zabezpieczenia jego efektywnego użycia przez siły sprzymierzone (MC 64/6).

Na walkę elektroniczną EW składają się przedsięwzięcia:

- Wsparcia elektronicznego (ESM);
- Przeciwdziałania elektronicznego (ECM);
- Zabezpieczenia elektronicznego (EPM).

3.6.1.1. Wsparcie elektroniczne (ESM)

Wsparcie elektroniczne (ESM) to ten dział walki elektronicznej (EW), który dotyczy działań podjętych w celu poszukiwania, przechwytywania, identyfikowania emisji elektromagnetycznych i lokalizowania ich źródeł dla celów natychmiastowego rozpoznania zagrożenia. Dostarcza informacji potrzebnych dla natychmiastowego podejmowania decyzji w tym odnośnie działań ECM. Jest to pasywny typ przedsięwzięć możliwy do wykorzystywania zarówno w czasie pokoju i kryzysu jak i wojny.

Założenie pomyślnego przeprowadzenia EW opiera się na intensywnej i dokładnej znajomości systemów przeciwnika. W trakcie przygotowań działań militarnych i ich realizacji dowódca taktyczny potrzebuje natychmiastowych i pewnych informacji. Bardzo często może być to osiągnięte przy użyciu rozpoznania elektronicznego. Dowódca musi wiedzieć czy promieniowanie elektromagnetyczne pochodzące od nieprzyjaciela, stanowi natychmiastowe zagrożenie i czy może być wykorzystane do wsparcia działań wojskowych.

Zagrożenie. Załoga działająca w zasięgu obrony przeciwnika może spodziewać się promieniowania elektromagnetycznego z kilku źródeł. Zaliczyć do nich można wczesne ostrzeżenie, radary kontroli lotu, radary kontroli ognia, systemy dowodzenia oraz systemy dowodzenia i kierowania i łączności przeciwnika dotyczące tych zagrożeń. W środowisku zwiększonej ilości zagrożeń załoga wymaga sensorów elektronicznych zdolnych do szybkiego i automatycznego powiadamiania o jakichkolwiek zagrożeniach radarowych wokół ich samolotów, do ostrzegania kiedy odpalony pocisk stanowi zagrożenie lub kiedy pociski zostały odpalone. Ma to na celu podjęcie właściwych środków obronnych i uruchomienia efektywnego wykorzystania przeciwdziałania elektronicznego do powstrzymania działań przeciwnika.

3.6.1.2. Przeciwdziałanie elektroniczne ECM

Przeciwdziałanie elektroniczne ECM to dział EW obejmujący działania podjęte w celu powstrzymania lub zredukowania efektywnego wykorzystania spektrum elektromagnetycznego przez przeciwnika.

Możliwe jest wykorzystanie różnych form ECM w celu powstrzymania lub zredukowania efektywnego użycia spektrum, elektromagnetycznego przez przeciwnika. Może ono być wykorzystane przez samoloty taktyczne, oraz przez specjalistyczne jednostki wspomagające działania powietrzne. ECM powinno być wykorzystywane tylko wtedy, kiedy jest prawie pewne, że wykrycie miało już miejsce lub jako część skoordynowanego planu w celu wywołania zmylenia systemu obrony nieprzyjaciela.

Zabezpieczenia. Różne techniki ECM są dostępne dla przeciwdziałania elektronicznym sensorom. W czasie pokoju rozwój środków rozpoznania i zakłócania zwykle musi opierać się na niekompletnym rozpoznaniu technicznym. Ponadto przedwczesne wykrycie możliwości ECM może skutkować zmianą sprzętu i/lub treningiem,

czyniąc techniki ECM nieefektywnymi. W razie wystąpienia tych przypadków cały cykl rozwoju ECM musi rozpocząć się od nowa. Zabezpieczenie informacji na temat bieżących technik ECM jest więc bardzo ważne.

Techniki ECM. Do głównych technik ECM zalicza się użycie różnego rodzaju szumu elektronicznego i mylącego zagłuszenia, wykorzystanie urządzeń mechanicznych takich jak paski dipoli lub podczerwone sygnały świetlne (płomienie, błyski, lub wypuszczenie wabików aerodynamicznych). Przeciwdziałanie elektroniczne (ECM) wytwarzane przez sprzęt zainstalowany na pokładzie samolotów przenoszących uzbrojenia, bez względu na to czy jest to sprzęt zainstalowany wewnątrz czy przenoszony w zasobnikach zewnętrznych, jest zwykle traktowane jako przeciwdziałanie samozabezpieczające. Jeżeli ECM pochodzi z innych źródeł np. samolot eskortujący, jest wtedy zwykle określone jako wsparcie ECM. Efektywność każdego z rodzajów ECM może być zwiększona przez połączenie z właściwym manewrowaniem.

3.6.1.3. Zabezpieczenie elektroniczne (EPM)

Zabezpieczenie elektroniczne (EPM) jest definiowane jako dział walki elektronicznej (EW) zawierający działania podjęte w celu zapewnienia efektywnego i przyjaznego użycia spektrum elektromagnetycznego pomimo użycia energii elektromagnetycznej przez przeciwnika.

Ze względu na to, że EPM jest reakcją na zagrożenie przeciwnika niezbędne jest dobre rozpoznanie dotyczące bieżących możliwości EPM. W celu zapewnienia niezbędnej ochrony należy wziąć pod uwagę wymagania odnośnie kontrprzeciwdziałania (ECCM) już na poziomie projektowania sprzętu. W ten sposób, stałe procedury operacyjne i taktyka muszą być ciągle uaktualniane w kontekście rozpoznanego zagrożenia.

Trening. Najlepszym sposobem bojowego wykorzystania EPM jest posiadanie dobrze zaprojektowanego sprzętu obsługiwanego przez dobrze wykształconych operatorów, którzy są w stanie rozpoznać różne typy przeciwdziałania ECM, które mogą być użyte przeciwko nim i potrafią wybierać właściwą opcję EPM lub kombinację opcji.

3.6.1.4. Uwagi na temat planowania walki elektronicznej (EW)

Kierowanie i koordynacja zasobami EW. Szczególnie ważne jest przy planowaniu działań EW rozważenie korzyści, które mogą być osiągnięte przez osłabienie lub zniszczenie sensorów elektronicznych lub innego sprzętu przeciwnika i porównanie ich z ewentualnymi zakłóceniami, które mogą wystąpić we własnym wykorzystaniu spektrum elektromagnetycznego. Tak więc planowanie EW musi być przeprowadzane w ścisłym powiązaniu z różnymi rodzajami wojsk, ze sztabowymi pionami operacyjnymi, rozpoznawczymi i łączności oraz właściwymi dowódcami. Dowodzenie środkami EW jest omówione w ATP-1, ATP-31, ATP-44 i ATP-51.

3.6.2. Tankowanie w powietrzu (AAR)

Tankowanie w powietrzu (Air-To-Air Refuelling – AAR) może być wykorzystane do podniesienia elastyczności i wszechstronności samolotów bojowych. Na przykład zezwala na przebazowanie samolotów do każdego miejsca na świecie w krótkim okresie czasu, może zwiększyć promień działania samolotów, może wydłużyć czas przebywania w rejonie celu, może wpłynąć na zwiększony przewóz ładunku, ponieważ samolot nie musi startować z pełnym zapasem paliwa. Ostatnia z wymienionych korzyści jest szczególnie ważna w przypadku niewystarczających powierzchni lotnisk, krótkiego pasa startowego, zmian ciśnienia, i/lub wysokich temperatur, które redukują maksymalną wagę startową.

Zdolność przetrwania. Samoloty przeprowadzające AAR podlegają ograniczeniom prędkości i zdolności manewrowania a zatem są bardzo podatne na atak.

3.6.3. Poszukiwanie i ratowanie załóg (SAR)

Poszukiwanie i ratowanie załóg (Search And Rescue – SAR) jest definiowane jako wykorzystanie samolotów, pojazdów naziemnych, okrętów podwodnych, specjalistycznych zespołów ratunkowych i sprzętu do poszukiwania i ratowania personelu w sytuacjach trudnych na lądzie lub morzu.

Działania SAR prowadzone są w okresie pokoju i w czasie konfliktu. Działania SAR w okresie pokoju są realizowane na podstawie odpowiednich umów i porozumień międzynarodowych. Poniższe treści dotyczą głównie zasobów SAR i działań

powietrznych związanych z operacjami wojskowymi. Zasoby SAR należące do sił wojskowych mogą obejmować samoloty SAR i/lub samoloty, które spełniają inne funkcje.

Właściwości sprzętu lotniczego SAR. Samoloty posiadają pewne korzyści i przewagę nad naziemnymi pojazdami SAR. Należą do nich relatywnie duże prędkości i zasięgi oraz pewna niezależność od naturalnych barier ukształtowania powierzchni. Zalety te pozwalają samolotom na przeszukiwanie dużych obszarów w stosunkowo krótkim czasie. Do zasobów lotnictwa SAR mogą należeć stałopłatowce, śmigłowce oraz siły pararatunkowe.

Podstawowe funkcje zasobów lotnictwa SAR. Podstawowym zadaniem lotnictwa SAR jest ratowanie życia ludzkiego szczególnie w odniesieniu do załóg bojowych. Dodatkiem do korzyści płynących z przywrócenia do sprawności cennych zasobów bojowych jest podnoszenie morale, szczególnie sił bojowych działających stale nad morzem lub terytorium przeciwnika.

Uwagi na temat planowania SAR. Należy uwzględnić następujące czynniki:

Procedury. W siłach NATO, SAR podlega odpowiedzialności państwowej. Uzgodnione procedury są zawarte w ATP-10.

Wymagania dotyczące reagowania. Zasoby lotnicze SAR powinny być w stanie szybko reagować, ze względu na to, że prawdopodobieństwo przetrwania w następstwie wypadku gwałtownie maleje z upływem czasu, szczególnie gdy ofiara wypadku jest ranna lub istnieją surowe warunki klimatyczne. W związku z tym pewna część sił SAR jest zwykle utrzymywana w gotowości bojowej.

Zdolność przetrwania. Może okazać się niezbędne zapewnienie eskorty powietrznej dla niektórych zadań SAR, szczególnie dla tych, które dotyczą penetracji terytorium przeciwnika.

Działania wspomagające potrzeby cywilne. Zasoby lotnicze SAR mogą być użyte do wsparcia potrzeb cywilnych.

3.7. Lotnicze działania specjalne

Lotnicze działania specjalne to akcje prowadzone na dowolnym szczeblu konfliktu dla wsparcia niekonwencjonalnej walki i skrytych (tajnych) oraz psychologicznych działań.

Zakres lotniczych działań specjalnych. Siły uczestniczące w powietrznych działaniach specjalnych, są głównie ukierunkowane na specjalistyczną działalność w konfliktach o małej intensywności, pomimo że mogą być wykorzystane na każdym poziomie konfliktu. Ich działalność obejmuje zarówno działania bojowe jak i niebojowe. Siły lotniczych działań specjalnych zwykle są w stanie przeprowadzić konwencjonalne działania bojowe w połączeniu z innymi zasobami lotnictwa taktycznego sił sojusznicznych. Zdarza się, że działania te są przeprowadzane bez względu na całokształt warunków bojowych oraz w sytuacji powietrznej normalnie traktowanej jako nieodpowiednia do przeprowadzenia innych działań powietrznych. Szczególna natura powietrznych działań specjalnych oraz surowe warunki środowiska, w których są przeprowadzane wymagają wykorzystania odpowiednich koncepcji, organizacji, metod szkolenia, doboru samolotów i sprzętu dostosowanych do każdej sytuacji oddzielnie. Wykorzystywane samoloty i sprzęt mogą być modyfikacjami istniejących środków.

3.8. Końcowe uwagi na temat wykorzystania możliwości lotnictwa taktycznego

Wykorzystanie możliwości lotnictwa w działaniach połączonych i mieszanych jest oparte głównie na potrzebach (celach) dowódcy operacyjnego. Strategia dowódcy lotnictwa musi brać pod uwagę cele dowódcy teatru działań wojennych, przydzielone zadania, możliwości i działania przeciwnika, otoczenie (środowisko) i doktryny ustalone dla wykorzystania sił. Następnie strategia jest wcielana w plan wykorzystania, który podaje cele i kierunki całokształtu działań powietrznych.

Efektywne wykorzystanie sił powietrznych wymaga szerokiego planu wykorzystania, który bierze pod uwagę kompletny zakres możliwości, które dowódca lotnictwa może wykorzystać do osiągnięcia sukcesu. Szeroki plan zapewnia realizację doktryny oraz określa kierunki działań i ma wpływ na plany dotyczące bardziej specyficznych działań.

oraz określa kierunki działań i ma wpływ na plany dotyczące bardziej specyficznych działań.

Plan dowódcy jest tak skonstruowany aby realizować wymagania poszczególnych akcji, ale przewodnią zasadą jest koncentracja potencjału lotnictwa w decydującym punkcie w celu podniesienia efektywności bojowej sił bojowych jako całości. Efekty i oddziaływania skierowane na zagrożenia i okoliczności, determinują znaczenie, dzielenie na fazy i czasowość skoordynowanych i zintegrowanych działań powietrznych.

Rozdziały niniejszego opracowania opisywały różne zadania lotnictwa taktycznego oddzielnie w celu przedstawienia indywidualnych właściwości każdego typu działań. W praktyce, żadne z tych działań nie może być przeprowadzone w izolacji od innych, ponieważ wszystkie uzupełniają się wzajemnie przy zastosowaniu potęgi powietrznej. Szeroki zakres działań opisany w niniejszym opracowaniu obejmuje wiele różnych ról, zadań i rodzajów środków powietrznych.

Wiele jednostek, samolotów systemów broni i urządzeń może być zastosowane do różnych zadań. Na przykład:

- Zniszczenie mostu może być zaliczone do AI, BAI lub CAS w zależności od położenia w odniesieniu do pozycji oddziałów sprzymierzonych;
- Zniszczenie dostaw POL może otrzymać kategorię AI lub walki o przewagę w powietrzu w zależności od pozycji i zamierzonego wykorzystania POL;
- Ataki na ośrodki SAM mogą być częścią całokształtu i programu OCA lub być uważane jako SEAD w celu wywołania krótkotrwałego efektu wspierającego szczególne zadanie.
- Te same działania SEAD i EW mogą być wykorzystane jako wsparcie dwóch niezależnych ataków takich jak OCA i AI.

Powszechne użycie tej samej przestrzeni powietrznej i obiektów oznacza, że istnieje ciągła możliwość wzajemnego zakłócania pomiędzy różnymi działaniami, na przykład:

- Wsparcie EW dla zadań BAI lub AI mogłyby łatwo zakłócać zadaniom CAS na obszarach szczególnie trudnych;

- Obrona powietrzna przeciwko intruzom musi zezwalać na bezpieczny powrót samolotów sprzymierzonych;
- Tam gdzie różne rodzaje jednostek lub systemów broni mogłyby wykonywać te same zadania lub funkcje, wybór jest nie tylko uzależniony od tego, który wykonałby zadanie bardziej efektywnie lecz również od tego jak inny rodzaj mógłby zostać użyty w tym samym czasie.

Powyższe przykłady mają na celu zobrazowanie niezwyklej elastyczności taktycznych zasobów powietrznych i potrzeby ciągłej koordynacji w celu osiągnięcia optymalnych rezultatów.

Bardzo niewiele działań będzie dotyczyć pojedynczych zadań, misji lub lotów bojowych. Mogą one obejmować siły ofensywne, defensywne i wspomagające. Układ sił dla konkretnej operacji jest bezpośrednio uzależniony od oczekiwanego zagrożenia, celu do zniszczenia i dostępnych środków.

We wszystkich działaniach powietrznych istnieje stała potrzeba całościowego dowodzenia, kierowania i koordynacji:

W czasie pokoju należy ciągle odnawiać programy ćwiczeń w celu optymalnego wykorzystania możliwości sił powietrznych NATO aby stawić czoło różnego rodzaju zagrożeniom i przeprowadzać operacje w każdym środowisku.

W czasie kryzysu i wojny, dowodzenie musi być przeprowadzane z praktycznie najwyższego poziomu w celu zagwarantowania najbardziej efektywnego wykorzystania zasobów lotnictwa taktycznego NATO.

SPIS TREŚCI

| | |
|--|----|
| WSTĘP..... | 3 |
| 1. NOWA STRATEGIA NATO..... | 5 |
| 1.1. Geneza obecnej Koncepcji Strategicznej Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego..... | 5 |
| 1.1.1. Struktura i treść dokumentu..... | 5 |
| 1.1.2. Dokumenty uszczegółowiające Koncepcję Strategiczną..... | 7 |
| 1.1.3. Konieczność dokonania dalszych zmian..... | 10 |
| 2. WŁAŚCIWOŚCI SIŁ POWIETRZNYCH..... | 11 |
| 2.1. Podstawowe właściwości..... | 11 |
| 2.2. Pokojowe zadania sił powietrznych NATO..... | 15 |
| 2.3. Zadania sił powietrznych NATO czasu kryzysu..... | 17 |
| 2.4. Zadania sił powietrznych NATO w czasie konfliktu..... | 18 |
| 3. DZIAŁANIA SIŁ POWIETRZNYCH NATO W CZASIE KONFLIKTU..... | 19 |
| 3.1. Działania powietrzne w ramach ataku strategicznego..... | 21 |
| 3.2. Działania powietrzne skierowane przeciwko zasobom powietrznym przeciwnika – walka o przewagę w powietrzu..... | 22 |
| 3.2.1. Ofensywne zwalczanie sił powietrznych (Offensive Counter Air – OCA)..... | 23 |
| 3.2.1.1. Atak na lotnictwo (Counter Air Attack)..... | 25 |
| 3.2.1.2. Samodzielne poszukiwanie i zwalczanie (Fighter Sweep)..... | 31 |
| 3.2.1.3. Obezwładnianie obrony powietrznej przeciwnika (SEAD)..... | 31 |
| 3.2.2. Obrona powietrzna (Defensive Counter Air – DCA)..... | 32 |
| 3.3. Działania powietrzne przeciwko zasobom naziemnym lub nawodnym przeciwnika..... | 38 |
| 3.3.1. Izolacja lotnicza (AI)..... | 39 |
| 3.3.2. Ofensywne wsparcie lotnicze (OAS)..... | 41 |
| 3.3.2.1. Izolacja lotnicza pola walki (BAI)..... | 41 |
| 3.3.2.2. Bezpośrednie wsparcie lotnicze (CAS)..... | 42 |
| 3.3.2.3. Taktyczne rozpoznanie powietrzne (TAR)..... | 44 |
| 3.3.3. Taktyczne wsparcie lotnicze operacji morskich (TASMO)..... | 44 |
| 3.4. Rozpoznanie i śledzenie..... | 45 |
| 3.4.1. Taktyczne rozpoznanie powietrzne (Tactical Air Reconnaissance - TAR)..... | 47 |
| 3.4.2. Śledzenie..... | 49 |
| 3.5. Działania taktycznego lotnictwa transportowego..... | 50 |
| 3.6. Wspomagające działania powietrzne..... | 56 |
| 3.6.1. Walka elektroniczna (EW)..... | 56 |
| 3.6.1.1. Wsparcie elektroniczne (ESM)..... | 56 |
| 3.6.1.2. Przeciwdziałanie elektroniczne ECM..... | 57 |
| 3.6.1.3. Zabezpieczenie elektroniczne (EPM)..... | 58 |
| 3.6.1.4. Uwagi na temat planowania walki elektronicznej (EW)..... | 59 |
| 3.6.2. Tankowanie w powietrzu (AAR)..... | 59 |
| 3.6.3. Poszukiwanie i ratowanie załóg (SAR)..... | 59 |
| 3.7. Lotnicze działania specjalne..... | 61 |
| 3.8. Końcowe uwagi na temat wykorzystania możliwości lotnictwa taktycznego..... | 61 |

